SKRZYDŁA I MOTOR

16 LISTOPADA 1952
ROK VII (334) NR 46

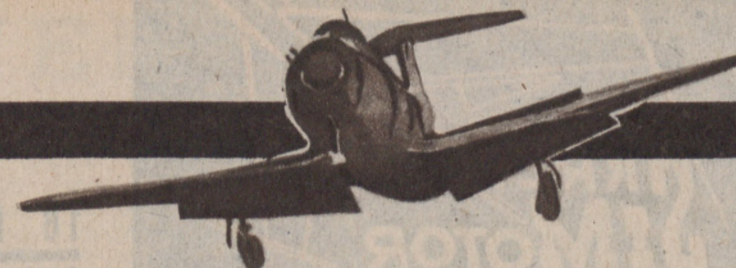


Stolica Związku Radzieckiego Moskwa połączona jest dziesiątkami linii powietrznych z wszystkimi ważniejszymi ośrodkami przemysłowymi i kulturalnymi kraju oraz z wieloma miastami Europy. Na zdjęciu — komunikacyjny Ił-12 przelatuje nad Kremlem w drodze do stolicy Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej — Warszawy.

Cena 60 gr.

7333 SAMOLOTY STRACILI AGRESORZY W KOREI





ŚMIGŁOWIEC W ARSENALE

W warszawskim „Arsenale" otwarto w końcu października wystawę pod nazwą „Wielkie budowle socjalizmu". Wśród wielu eksponatów obrazujących rozwój naszego przemysłu znajduje się oryginalny śmigłowiec „SP-GIL".

LOTNICTWO NA WYSTAWIE FOTOGRAFIKI

Na „Wystawie Fotografiki — Młodzież Polski Ludowej", jaka miała miejsce ostatnio w Warszawskiej „Zachęcie", wystawiono cztery fotografie o tematyce lotniczej. Oto one: 1) Małek Stanisław — „Ogólnopolskie Zawody Szybowcowe w Korytnicy, 1952 r. — zawodnicy na starcie", 2) Makarewicz Henryk — „Przed lotem", 3) Kiepuszewski Jan — „1-szy start", 4) Stapiński Bronisław — „Początkujący i zaawansowany".

Tytuł pierwszego fotosu podaliśmy w dokładnym brzmieniu, tak jak został umieszczony pod zdjęciem. Czujemy się w obowiązku wyjaśnić, że Korytnica nad Bugiem jest wspaniałym terenem dla polowania na kaczki i ptactwo błotne, lecz nigdy nie przeprowadzano tam zawodów szybowcowych. Zdjęcie natomiast dotyczy zawodów przeprowadzonych w znanej nam wszystkim Kobylnicy koło Poznania.

W ogłoszonym niedawno komunikacie naczelnego dowództwa Koreańskiej Armii Ludowej i dowództwa oddziałów ochotników chińskich podano podsumowanie wyników wspólnej dwuletniej, bohaterskiej walki koreańskiej armii ludowej i chińskich ochotników ludowych przeciwko wojskom agresorów amerykańskich i oddziałom ich satelitów.

Komunikat podaje, że w okresie od 25.X.50 do 15.X.52 roku koreańskie i chińskie ludowe siły zbrojne zadały nieprzyjacielowi poważne straty w łącznej wysokości ponad 660 tysięcy ludzi. Straty lotnicze imperialistycznych agresorów w Korei przedstawiają się następująco:

Zestrzelono	3 804 samoloty
Uszkodzono	3 519 samolotów
Zdobyto	10 samolotów
razem	7 333 samoloty

Taką odprawę daje krwiożerczym amerykańskim piratom powietrznym lotnictwo i artyleria przeciwlotnicza Koreańskiej Armii Ludowej i ochotników chińskich. Coraz więcej i liczniej ścielą ogarniętą płomieniem wojny ziemię koreańską napastnicze amerykańskie samoloty.

„Wydarzenia ubiegłych dwóch lat — podkreśla wspomniany komunikat — dowodzą, że nasze siły zbrojne stawały się coraz silniejsze i coraz bogatsze w doświadczenia".

Imperialistycznym napastnikom nie udał się tzw. „nacisk powietrzny", tak jak nie udała się nieludzka wojna bakteriologiczno-chemiczna.

Zbrodniarze poniosą zasłużoną karę.

(k).



Z prawej — Bohaterscy obrońcy Korei, piloci myśliwscy jednego z oddziałów ludowego lotnictwa koreańskiego przed wylotem bojowym.

PIĘĆDZIESIĄT ZŁOTYCH «D»



Dnia 14 sierpnia br. pilot Henryk Kiełkowicz z Aeroklubu Kieleckiego osiągnął nad lotniskiem masłowskim na szybowcu „Mucha" wysokość 4 550 m, w czym 2 150 przewyższenia. Wynik ładny, nie taki jednak bardzo odosobniony w osiągnięciach naszych szybowników, żeby zasługiwał na specjalne wyróżnienie. Dlaczego więc o nim piszemy? — Gdyż wyczynem swoim Kiełkowicz dopełnił Złotą Odznakę Szybowcową, która jest... pięćdziesiątą w Polsce.

Pięć lat temu zaledwie, w roku 1947 czytaliśmy w SiM-ie radosną wiadomość o zdobyciu przez Borysa Puzeja pierwszej w Polsce Złotej Odznaki Szybowcowej. W rok potem powiększyli ten skromny rejestr swymi nazwiskami Zientek i Góra. Były to wyczyny, które urastały wtedy do najpoważniejszych wydarzeń szybowcowych sezonu. Ale już rok 1950 dał nam 11 nowych Złotych Odznak, w roku 51 zarejestrowaliśmy ich 16, a w tym roku notujemy z przyjemnością pięćdziesiątą.

Pięćdziesiąt Złotych Odznak — to piękny dorobek, który jasno i szczególnie przekonywująco mówi o wspaniałym rozwoju naszego ludowego sportu szybowcowego. Mówi tym dobitniej, że przed wojną szybownictwo polskie, które przecież pretendowało wówczas również do czołówki światowej, nie mogło się poszczycić ani jedną Złotą Odznaką.

Ale nie tylko ilość Złotych Odznak upoważnia nas do dumy. O rozwoju naszego wyczynu szybowcowego mówi również jakość — można powiedzieć: ciężar gatunkowy — poszczególnych warunków do Złotej. Podczas gdy pierwszy w Polsce zdobywca tej odznaki uzyskał ją w roku 1947 przewyższeniem 3 080 m i przelotem otwartym 360 km do Złotej Odznaki, wyczynowcy nasi wykonują ten punkt dziś z reguły jako docelowy, zdobywając tym samym rów-

TRZY WARUNKI ZWYCIĘSTWA

„Głosując za Programem Frontu Narodowego, naród polski jednomyślnie głosował za nieustannym pogłębieniem przyjaźni i umacnianiem braterskiego sojuszu narodu polskiego z wszystkimi siłami obozu pokoju i niezawisłości narodów, a przede wszystkim ze Związkiem Radzieckim. — Pokojowa polityka ZSRR, jego pomoc i przyjaźń przyniosła nam trwałą niepodległość, ułatwiając na każdym kroku walkę naszego narodu o pokój, o dobrobyt ludzi pracy, o siłę i rozkwit Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. — Pokojowa polityka ZSRR, jego potęga i więź z wyzwolonymi narodami i masami pracującymi całego świata krzyżuje agresywne zamiary imperialistycznych wrogów narodu polskiego i ludzkości.

Utrwalać i rozwijać jedność narodu, pogłębiać świadomość jego zadań, podnosić siłę narodu, umacniać jego braterski związek z przyjaciółmi, jego niezłomną solidarność z niezwyciężonym obozem pokoju — OTO PIERWSZY WARUNEK OSTATECZNEGO ZWYCIĘSTWA.

W pracy i w walce wcielać w życie krok za krokiem Program Frontu Narodowego, jako Program działania narodu i jako wytyczną codziennej pracy i postępowania każdego obywatela — OTO DRUGI WARUNEK OSTATECZNEGO ZWYCIĘSTWA.

Podnosić czujność, bić wrogów narodu, demaskować ich oszukańczą propagandę, paraliżować podłą dywersję — mobilizując do walki wszystkich obywateli — OTO TRZECI WARUNEK OSTATECZNEGO ZWYCIĘSTWA."

(Z Uchwały Ogólnopolskiego Komitetu Frontu Narodowego)



JAK ZOSTAĆ PILOTEM

WARUNKI PRZYJĘĆ NA SZKOLENIE W LIDZE LOTNICZEJ

Podania o przyjęcie na szkolenie lotnicze należy składać w Powiatowych i Miejskich Oddziałach Ligi Lotniczej lub w Powiatowych i Miejskich Zarządach ZMP. Do podania należy dołączyć:

1. własnoręcznie napisany życiorys
2. świadectwo szkolne
3. opinię Koła ZMP lub POP PZPR (o ile kandydat należy)
4. metrykę urodzenia
5. dokument stwierdzający stosunek do służby wojskowej
6. dwie fotografie
7. zezwolenie rodziców (o ile kandydat nie przekroczył 18-ego roku życia).
8. Świadectwo ukończenia jakiegokolwiek szkolenia lotniczego (o ile kandydat takie przechodził).

Kandydaci na szkolenie w pilotażu szybowcowym winni odpowiadać następującym warunkom:

1. wiek: 16—21 lat
2. wykształcenie: najmniej 7 klas szkoły podstawowej
3. ukończenie kursu modelarskiego lub KWWL (w wyjątkowych wypadkach można od tego warunku odstąpić)
4. bardzo dobry stan zdrowia.

Kandydaci na szkolenie w pilotażu silnikowym winni odpowiadać następującym warunkom:

1. wiek: 17—21 lat
2. wykształcenie: najmniej 7 klas szkoły podstawowej
3. bardzo dobry stan zdrowia.

Ubiegających się o przyjęcie na szkolenie szybowcowe lub silnikowe obowiązuje egzamin wstępny z następujących przedmiotów:

1. wiadomości o Polsce i świecie współczesnym
2. matematyki
3. fizyki
4. geografii
5. wiadomości ogólnych o lotnictwie.

Kandydaci na szkolenie spadochronowe I-go stopnia winni odpowiadać następującym warunkom:

1. wiek: 18—28 lat
2. wykształcenie: najmniej 4 klasy szkoły podstawowej
3. dobry stan zdrowia.

Kandydaci na szkolenie spadochronowe II-go stopnia winni odpowiadać następującym warunkom:

1. wiek: 17—28 lat
2. wykształcenie: najmniej 5 klas szkoły podstawowej
3. dobry stan zdrowia.

Kandydatów na szkolenie spadochronowe obowiązuje egzamin wstępny z wiadomości o Polsce i świecie współczesnym.

Warunki przyjęcia na szkolenie pomocników mechaników lotniczych:

1. wiek nie przekraczający 21 lat
2. wykształcenie: najmniej 7 klas szkoły podstawowej
3. przygotowanie techniczne (kierowca samochodowy, uczeń ślusarski itp.)
4. zaświadczenie lekarskie wydane przez sportową poradnię lekarską, jak dla kierowcy samochodowego
5. zdanie egzaminu wstępnego z wiadomości o Polsce i świecie współczesnym oraz wiadomości ogólnych.

---

nocześnie swe pierwsze diamenty, a przewyższenia ponad 3 000 m zaczynają już wykonywać nawet ci najmłodsi, jako wyczyny warunkowe do... Srebrnych Odznak. Żeby nie być gołosłownymi, przytaczamy z przedostatniego Biuletynu ARP nr. 190 dwa przykłady: Stanisław Chreptowicz uzyskał jako warunek do Srebrnej Odznaki przewyższenie 3 030 m, a Zbigniew Luranc — 4 260 m.

Ten aż nadto widoczny postęp podstawowego wyczynu w naszym szybownictwie wypływa z jego szerokiego umasowienia, z wyższej jakości sprzętu, jaki obecnie stoi do dyspozycji i z gruntowniejszego przygotowania teoretycznego młodych pilotów szybowcowych. Daje to w sumie bez porównania szybszy awans pilotów od stopnia ślizgowego do wysokowyczynowego i stąd między innymi wynika wzrost ilości zdobywanych Złotych Odznak i diamentów. Klasyczny przykład wzrostu tempa awansu szybowcowego znajdujemy w Aeroklubie Ostrowskim.

Jest tam dwóch młodych, sympatycznych i niewątpliwie utalentowanych szybowników: 23-letni Roman Zydorczak i 22-letni Henryk Zydorczak. Są braćmi i prawie że rówieśnikami. Romek rozpoczął swoje szkolenie szybowcowe w roku 1946, po czterech latach (w r. 1950) miał Srebrną Odznakę, a dzisiaj jest posiadaczem Złotej Odznaki i dwóch diamentów (za przelot docelowy 300 km i 500 km). Heniek natomiast stawiał swoje pierwsze „kroki w powietrzu" dopiero w roku 1950, ale już w roku następnym (1951) był posiadaczem Srebrnej Odznaki, a dzisiaj, tak samo, jak jego starszy brat, szczyci się Złotą Odznaką również z dwoma diamentami za przeloty 300 i 500 km.

Przytoczone porównanie nie wymaga zdaje się komentarzy, natomiast skoro już mowa o diamentach, to warto sobie przypomnieć, że mamy ich w tej chwili, ni mniej, ni więcej, tylko... 73! Składa się na tę poważną liczbę: 25 — za przewyższenie 5 000 m, 44 — za docel 300 km i 4 — za przelot 500 km. Możnaby tutaj mówić znów o tym, że przed wojną notowano zaledwie dwa wyczyny, spełniające warunki dzisiejszych diamentów, mianowicie otwarty przelot Góry — 577,9 km i docel Iwanowa — 304 km, ale wydaje się, że fakt ogromnego postępu w rozwoju i umasowieniu wyczynu szybowcowego w naszym ludowym sporcie lotniczym, widoczny jest aż nadto przejrzyście bez dalszych motywacji.

50 Złotych Odznak i 73 diamenty mówią same za siebie.

T. R.

RADZIECKIE KONSTRUKCJE SAMOLOTÓW SPORTOWYCH

Spoglądając na historię lotnictwa, a w szczególności na rozwój lotnictwa sportowego, w tabeli rekordów międzynarodowych widzimy szereg pozycji, należących do Związku Radzieckiego. Rekordy te nie były przypadkiem, lecz zasłużonym sukcesem konstruktorów radzieckich, usiłujących stworzyć praktyczny, ekonomiczny i pewny sprzęt dla masowego szkolenia i sportu lotniczego. Lotnictwo sportowe ZSRR dysponuje obecnie wielką ilością samolotów sportowych i szkolnych, budowanych seryjnie. Znamienne jest to, że rekordy zostały zdobyte na samolotach seryjnych, używanych w aeroklubach DOSAAF.

Ostatnie konstrukcje i zdobycze lotnictwa sportowego są znane miłośnikom lotnictwa. Na pewno jednak interesujący będzie przegląd radzieckich konstrukcji samolotów sportowych, od początku historii lotnictwa radzieckiego. Nie są podane tutaj konstrukcje wszystkie, lecz tylko te, które były budowane seryjnie lub ze względu na swą konstrukcję lub wyczyny przyczyniły się do rozwoju lotnictwa sportowego w Związku Radzieckim.

1. „Konik Garbusek", pierwszy samolot szkolny zbudowany w Związku Radzieckim, który był używany na miejsce przestarzałych samolotów budowanych z licencji. Dwupłat ten, konstrukcji Chioni, wyposażony był w silnik rzędowy o mocy 100 KM. Główne dane: rozpiętość 11,5 m, długość 7,7 m, powierzchnia 37 m². Szybkość max. 120 km/godz. Pułap 3 500 m. Ciężar 975 kg.

2. ANT-1. Dolnopłat jednomiejscowy konstr. A. N. Tupolewa. Rozpiętość 10,95 m, długość 5,86 m, powierzchnia nośna 15 m². Ciężar 276 kg, silnik o mocy 18 KM, szybkość max. 100 km/godz., szybkość lądowania 50 km/godz., pułap 2 000 m.

3. „Buriewiestnik", dolnopłat jednomiejscowy konstr. Niewdaczina. Samolot ten wystawiony był na wystawie lotniczej w Berlinie w roku 1928, gdzie budził ogólne zainteresowanie ze względu na swoją oryginalną konstrukcję, a przede wszystkim podwozie. Rozpiętość 9,5 m, długość 5,8 m, powierzchnia nośna 12,5 m², ciężar 220 kg, silnik o mocy 16 KM. Szybkość maksymalna 125 km/godz., szybkość lądowania 50 km/godz., pułap 4 000 m.

4. Po-2, samolot szkolny konstr. N. N. Polikarpowa. Samolot ten dawniej posiadający oznaczenie U-2, dla uczczenia nazwiska słynnego konstruktora oznaczony został inicjałami pierwszych liter nazwiska konstruktora. Podczas ostatniej wojny samolot Po-2 wsławił się w walkach pod Stalingradem, gdzie zadawał olbrzymie straty armii hitlerowskiej. Rozpiętość 11,4 m, długość 8,2 m, powierzchnia nośna 35,4 m², ciężar 900 kg, silnik M-11 o mocy 125 KM, szybkość max. 152 km/godz., podróżna 125 km/godz., szybkość lądowania 56 km/godz., pułap 4 000 m, ilość miejsc 2—4.

5. „Tri druga" („Trzej przyjaciele") — grzbietopłat dwumiejscowy konstrukcji Sutugina. Samolot ten również wystawiony był na wystawie w Berlinie w roku 1928. Rozpiętość 12 m, długość 6,9 m, powierzchnia nośna 17,4 m², ciężar 420 kg, silnik o mocy 35 KM, szybkość max. 127 km/godz., szybkość lądowania 59 km/godz., pułap 3 000 m.

6. AIR-4, górnopłat konstr. Jakowlewa. Był to jeden z pierwszych samolotów sportowych tego słynnego konstruktora. Poprzednik tego samolotu, AIR-3 wsławił się przelotem bez lądowania na trasie Moskwa — Mineralne Wody. Główne dane AIR-4: rozpiętość 11,0 m, długość 7,1 m, powierzchnia nośna 16,5 m², ciężar 630 kg, silnik 60 KM, szybkość max. 150 km/godz., szybkość lądowania 55 km/godz., pułap 4 000 m.

7. AIR-5, grzbietopłat konstr. Jakowlewa, przeznaczony do dalszej turystyki lub komunikacji na bliższych trasach. Samolot ten posiada wygodną kabinę dla 4—5 pasażerów. Rozpiętość 12,8 m, długość 8,0 m, powierzchnia nośna 23 m², ciężar 1 390 kg, silnik gwiaździsty M-48 o mocy 200 KM, szybkość max. 190 km/godz., podróżna 152 km/godz., szybkość lądowania 75 km/godz., pułap 4 500 m.

8. AIR-7, prototyp szybkiego dolnopłata konstrukcji Jakowlewa. Rozpiętość 11,0 m, długość 7,6 m, powierzchnia nośna 17,5 m², ciężar 1 000 kg, silnik gwiaździsty M-22 o mocy 480 KM.

9. AIR-9, dolnopłat dwumiejscowy konstrukcji Jakowlewa. Dolnopłat ten zapoczątkował serię wspaniałych samolotów szkolnych, jak Ut-1 i Ut-2. Samolot AIR-9 był opracowywany przez konstruktora przez dłuższy okres czasu. Chciał on stworzyć taki typ samolotu szkolnego, który byłby jednocześnie odpowiednikiem zwrotnego i szybkiego samolotu myśliwskiego, co pozwalałoby po ukończeniu pilotażu na samolocie szkolnym przejść bezpośrednio na samolot bojowy. Rozpiętość 10,2 m, długość 7,0 m, powierzchnia nośna 15,5 m, ciężar 750 kg, silnik M-11 o mocy 125 KM, szybkość max. 200 km/godz., szybkość lądowania 55 km/godz.

10. AIR-10, popularny samolot sportowy, budowany seryjnie dla aeroklubów, konstr. Jakowlewa. W mniejszych ilościach samolot AIR-10 budowany był z podwoziem chowanym (AIR-12). Główne dane samolotu AIR-10: rozpiętość 10,2 m, długość 6,8 m, powierzchnia nośna 15,5 m², silnik M-11 o mocy 125 KM, szybkość max. 210 km/godz., szybkość lądowania 75 km/godz., zasięg 800 km, pułap 5 800 m.

(c. d. n.)

Tekst i rysunki: **FELIKS PAWŁOWICZ**

Powietrzni rolnicy

PIELENIE

Ręczne pielenie pól jest ciężką pracą. Laureaci Nagrody Stalinowskiej I. Gunar, M. Berezowskij i inni opracowali chemiczny sposób walki z chwastami. Wynaleźli oni chemiczne substancje, które po rozpryskaniu z samolotu osiadają w postaci rosy na liściach roślin. Poprzez liście chemikalia przenikają do łodyg chwastów, a następnie do korzeni i paraliżują rozrastanie się chwastów i niszczenie zbóż. Po kilku dniach chwasty giną, a zboże pozostaje nienaruszone.

Tego rodzaju metoda pielenia oparta jest na tym, że roztwory niektórych chemicznych substancji zabijają rośliny dwuliścienne — chwasty, lecz są zupełnie nieszkodliwe dla roślin jednoliściennych — pszenicy, owsa, żyta, jęczmienia i innych.

Jeden samolot może spryskać w ciągu dnia 100 ha zasiewów, podczas gdy przepielenie takiej powierzchni sposobem ręcznym w ciągu jednego dnia wymagałoby minimum 300 — 400 ludzi.

Obecnie powietrzne pielenie kultur zbożowych prowadzi się w Związku Radzieckim na milionach hektarów pól kołchozowych i sowchozowych. Daje to przyrost plonów w wysokości 2,8 — 3,5 kwintala na hektar.

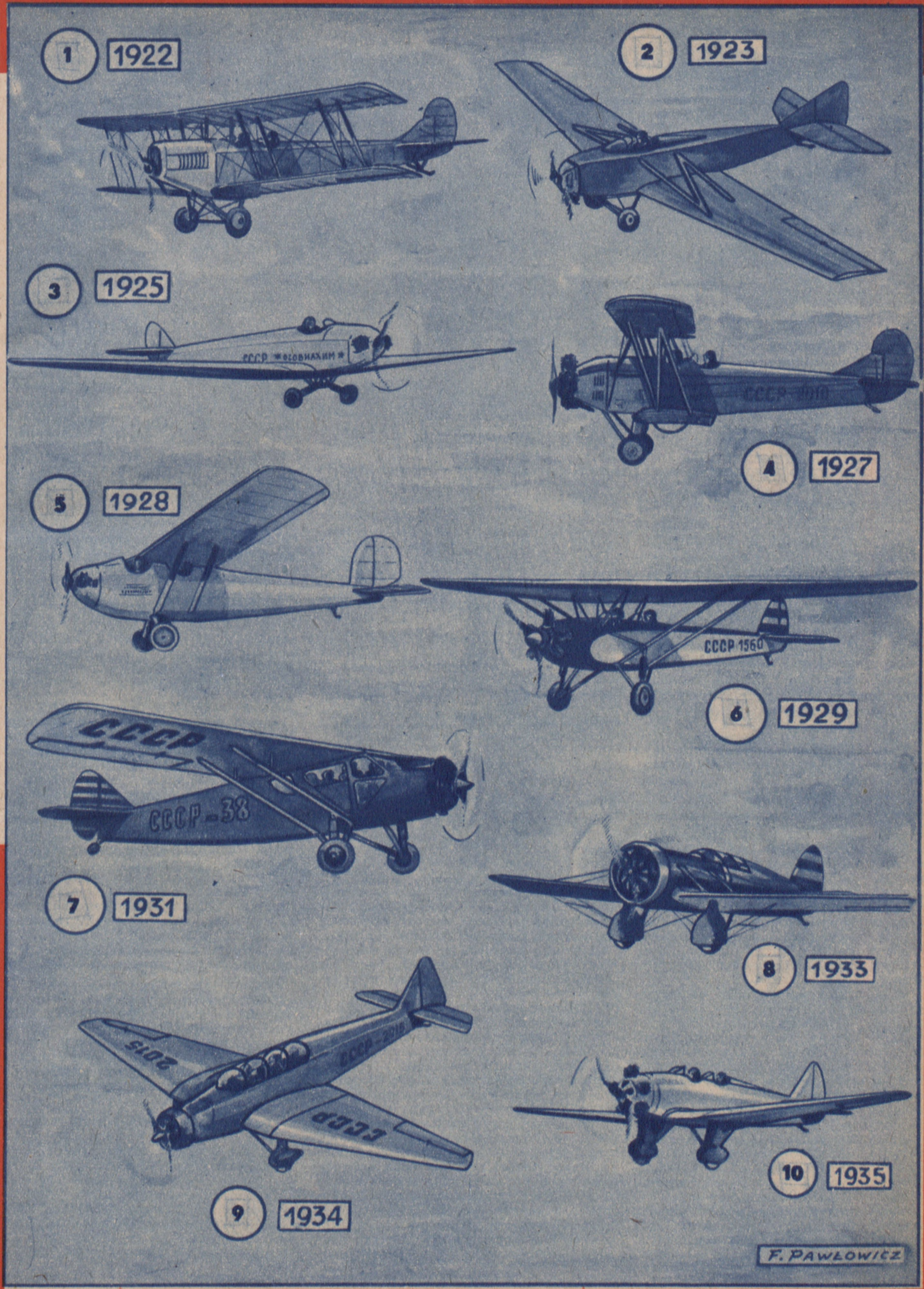
ZWILŻANIE GLEBY

Nagromadzenie wilgoci w glebie jest ważnym warunkiem otrzymania wysokich urodzajów. Kołchoźnicy starają się wszelkimi sposobami zatrzymać na polach śnieg. Wiadomo jednak, że na wiosnę woda z tającego śniegu nie jest przez glebę wchłaniana w całości. Znaczna jej część ścieka po zboczach pól do jarów i wąwozów, unosząc ze sobą substancje odżywcze.

W jaki sposób utrzymać wodę? I tu na pomoc kołchoźnikom znów przyszedł samolot.

W marcu 1950 roku nad zaśnieżonymi polami Timaszewskiego Kombinatu Cukrowniczego ukazał się samolot. Leciał on na wysokości 6 — 10 metrów, pozostawiając za sobą w powietrzu kłębiące się wstęgi gęstego czarnego „dymu". Ten ciągnący się za samolotem „dym" był niczym innym, jak zwykłym popiołem, uprzednio wysuszonym i przesianym przez sito. Wkrótce pole, nad którym leciał samolot, poprzecinane zostało ciemnymi pasami szerokości 12 — 15 metrów, ciągnącymi się w poprzek zbocza.

Po 6 — 8 dniach zaczął tajać śnieg. Ciemne pasy intensywnie pochłaniały ciepło promieni słonecznych i śnieg tajał na nich szybciej. Woda nie spływała po stoku, lecz wchłaniana była przez glebę. Pole szybko przeschło i w pierwszych dniach maja rozpoczęto siew.


1 1922
2 1923
3 1925
4 1927
5 1928
6 1929
7 1931
8 1933
9 1934
10 1935
CCCP
CCCP-38
CCCP 1560
2015
F. PAWŁOWICZ

8400 metrów z zamkniętym spadochronem

Radzieccy spadochroniarze wykonali ostatnio szereg grupowych i pojedyńczych skoków z opóźnionym otwarciem spadochronu, tak w dzień jak i w nocy.



Aminat Sułtanowa wykonała dzienny skok spadochronowy, spadając z zamkniętym spadochronem 7.400 metrów. Dotychczasowy rekord Sieliwierstowej (6 180 m) został pobity. W tymże czasie W. Sieliwierstowa wykonała nocny skok, spadając z zamkniętym spadochronem 8.400 metrów i przewyższając dotychczasowy rekord E. Władimirskiej.





Doskonały rekord osiągnął skoczek spadochronowy P. Storczenko. Wykonał on nocny skok z opóźnionym otwarciem spadochronu, przebywając w powietrzu w wolnym spadku 2 minuty i 50 sekund.

REKORDY RADZIECKICH SPORTOWCÓW LOTNICZYCH

20 PAŹDZIERNIKA br. Sportowa Komisja Lotnicza Centralnego Aeroklubu ZSRR im. W. Czkałowa zatwierdziła jako rekordy wszechzwiązkowe osiągnięcia modelarzy-sportowców W. Nasonowa i I. Magdiejewa.

Kadłubowy model samolotu z napędem gumowym zbudowany przez moskiewskiego modelarza i międzynarodowego rekordzistę Wasyla Nasonowa osiągnął w swobodnym locie wysokość wynoszącą 1.650 metrów. Rekordzista pobił w ten sposób swój poprzedni rekord o 478 metrów.

Model kadłubowy wodnopłatowca z mechanicznym napędem skonstruowany przez modelarza z Ufy Ilgiza Magdiejewa utrzymywał się w powietrzu przez 2 godziny i 39 minut. Wynik ten jest o 39 minut lepszy od poprzedniego rekordu wszechzwiązkowego tegoż modelarza.

Spadochroniarze-sportowcy Aeroklubu Swierdłowskiego: Storożew, Muchaczew i Zacharow wykonali ostatnio grupowy skok na dokładność lądowania z wysokości 600 metrów. Wykazali oni wysoką klasę umiejętności kierowania spadochronem, lądując w odległości 18 metrów i 17 centymetrów od środka koła.

Wynik ten przewyższa w znacznym stopniu wszechzwiązkowy rekord, ustalony w początkach 1952 roku przez spadochroniarzy moskiewskich Romaniuka, Gładkowa i Żukowa.



Rysunek przedstawia 45-metrową wieżę spadochronową w Zaporożu, zniszczoną podczas ostatniej wojny przez hitlerowców i odbudowaną staraniem miejskiego komitetu DOSAAF, miejscowej elektrowni wodnej, robotników pobliskich fabryk i okręgowego Aeroklubu.

LATAJĄCE MODELE

Na półkach księgarskich ukazał się ostatnio nowy radziecki podręcznik małego lotnictwa pt. „Letajuszczije modieli", (Modele latające) opracowany przez I. Kostienko i E. Mikirtumowa. Podręcznik ten wydany przez Państwowe Wydawnictwo Literatury Dziecięcej, zawiera 95 stron, 71 ilustracji i kosztuje 1,60 zł. Nakład — 100.000 egzemplarzy.

W pierwszej części książki wspominają autorzy o pracach Aleksandra Możajskiego i jego modelach, które swobodnie „biegały" po ziemi i wzlatywały „wożąc" ciężar dodatkowy. Omówione są główne części obecnych samolotów, działanie usterzenia, siły działające na skrzydło, działanie silników tłokowego i odrzutowego, praca śmigła i podwozia.

Następnie podane są ogólne wiadomości o lotach i różnych sposobach startów modeli szybowców, modeli z napędem gumowym, mechanicznym i odrzutowym.

Dalej autorzy omawiają pokrótce jak zorganizować koło modelarskie i jak prowadzić w nim pracę w myśl hasła: „Od modelu na szybowiec — z szybowca na samolot". W części tej podany jest sposób urządzenia i zaopatrzenia modelarni lotniczej.

W praktycznych wskazówkach mówi się o sposobie wystrugiwania listewek modelarskich różnych grubości, o obróbce bambusa, rozrabianiu kleju, lutowaniu, polituronaniu oraz o sposobie wykreślania niezbędnych rysunków. Wszystko podane jest w formie zwięzłej i treściwej.

Dalsza część — to opis budowy modeli latających różnorakich typów. Poznamy tu nowe radzieckie modele kartonowe, z których wyrzucać można w locie miniaturowe desanty spadochronowe. Najprostszy model szybowca, jego regulowanie i wypuszczanie do lotu. Szkolny model z napędem gumowym i śmigłem z kartonu lub sklejki, wraz z wyszczególnieniem wszelkich możliwych niedociągnięć jakie może posiadać model w locie oraz czterech głównych prawideł odnoszących się do należytego użytkowania silnika gumowego.

Kostienko i Mikirtumow podają szczegółowy opis dwóch prostych modeli kadłubowych z napędem gumowym, zaopatrzonych w urządzenie wolnego biegu śmigła i lekkie kółka wykonane z papieru. W podręczniku spotkamy także opis modelu na nartach ze specjalną komorą do samoczynnego wyrzucania w locie małego spadochronu. W końcu podane jest proste rozwiązanie składanego w locie podwozia jednogoleniowego i śmigła o składanych łopatkach.

Charakterystycznym jest, że model szybowca szkolnego i kadłubowego oraz model kadłubowy z napędem gumowym zaopatrzone są w skrzydła i usterzenie o identycznym obrysie i podobnej budowie. Przyspiesza to szkolenie początkujących modelarzy w budowie modeli latających.

Omawiając to nowe, cenne wydawnictwo radzieckie przeznaczone dla szerokich rzesz młodzieży i wydane w nakładzie 100 000 egzemplarzy musimy zwrócić uwagę, że nasi wydawcy próbują drukować książki modelarskie w nikłych nakładach (1 500 czy 3 000 egzemplarzy), co podważa koszty i czyni, że książka staje się niedostępna dla uczniowskiej kieszeni.

Nr 5

MAŁEGO LOTNICTWA

MAMY więc poza sobą już cztery numery pisma małego lotnictwa. To co na początku wydawało się nieosiągalne, stało się rzeczywistością. Już po ukazaniu się pierwszego numeru wzrosło ogromnie zainteresowanie modelarzy naszym pismem. Do redakcji stale napływają listy i artykuły.

Pragnąc zyskać jak największą ilość artykułów i ilustracji zwróciliśmy się listownie do bardziej znanych modelarzy z prośbą o współpracę — sądzimy, że nie odmówią i wzbogacą jeszcze bardziej treść małego SiM-u.

Bieżący numer poświęcamy dwum zasadniczym zagadnieniom: 1) budowie mikromodeli i 2) budowie modeli redukcyjnych. Cykl o modelach kartonowych przeznaczamy dla najmłodszych uważając, że jest on dobrym przygotowaniem, szczególnie w okresie zimowym, do zaznajomienia się z lotnictwem.

W chwili, gdy piszemy niniejsze słowa, odbywa się ogólnokrajowa narada Centralnej Rady Małego Lotnictwa. Sądzimy, że w następnych numerach będziemy mogli już opisać wyniki narady jak również podać nazwiska wszystkich jej członków. Warto przy okazji życzyć wszystkim członkom Rady, aby wykazali się większą aktywnością na stronicach SiM-u.

ZAWODY ZA KRĘGIEM POLARNYM

Sport modelarski w Związku Radzieckim rozwija się coraz szerzej. Modelarstwem interesuje się nie tylko młodzież centralnych rejonów Związku Radzieckiego, lecz również chłopcy i dziewczęta z najodleglejszych zakątków Kraju Rad.

Ostatnio na przykład odbyły się zawody modelarskie w miejscowości Syktywkare w republice Komi. Nie byłoby może w tym nic ciekawego, gdyby nie fakt, że Syktywkare leży kilkadziesiąt kilometrów za kręgiem polarnym. Obecnie od trzech miesięcy trwa tam nieprzerwany dzień i świeci słońce. Jednak już niedługo rozpocznie się surowa, ośmiomiesięczna noc polarna.

Pomimo tak niedogodnych warunków atmosferycznych, modelarze komijscy rozwijają ożywioną działalność. Na omawianych zawodach pierwsze miejsce zdobyła reprezentacja miasta Peczory, a w kategorii indywidualnej młody modelarz Mikołaj Taran. Drugie miejsce zajął również reprezentant Peczory, Gennadi Waszczenko.

Organizacja DOSAAF w rejonie pozapolarnym organizuje często różnego rodzaju zawody lotnicze oraz kieruje swych członków do szkół i ośrodków szybowcowych w innych częściach Związku Radzieckiego.

(s)

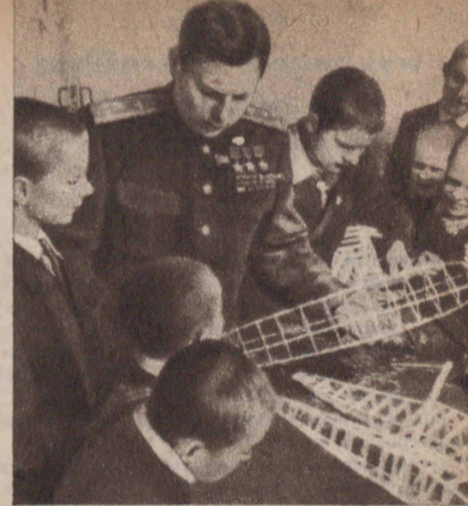


WIĘCEJ MODELARZY DO LOTNICTWA!

Obserwuję modelarstwo lotnicze od 1946 roku, od chwili kiedy zaczęło w pełni rozkwitać w myśl hasła: „Przez modelarstwo do lotnictwa"! Chcę obecnie zwrócić uwagę, że najprostsza, najkrótsza droga przez modelarstwo do lotnictwa stała się trudną i uciążliwą, o czym świadczy fakt, że do lotnictwa dociera tylko przeciętnie 10% modelarzy, tych najbardziej wytrwałych. I dlatego w chwili obecnej modelarstwo nie spełnia jeszcze swego zasadniczego zadania. Przeciętnie do modelarni uczęszcza: 10% modelarzy pragnących pozostać w lotnictwie, 40% modelarzy wahających się i obierających w końcu inny kierunek zawodowy, 30% modelarzy wyrażających chęć zajmowania się wyłącznie modelarstwem i pozostałe 20% modelarzy z przypadku. Błąd tkwi w tym, że 40% modelarzy jako element odpowiedni do lotnictwa opuszcza modelarnie, obierając inną drogę na skutek braku odpowiedniej opieki.

Otoczyć modelarzy opieką i wskazać im właściwy kierunek mogą tylko odpowiedni instruktorzy, których jest obecnie bardzo mało, a to z tego powodu, że szkolenie instruktorów nie idzie w parze z organizowaniem nowych modelarni. Zachodzi więc konieczność powierzenia modelarni mało doświadczonym modelarzom, którzy przez swój zapał i zamiłowanie do modelarstwa widzą tylko jedno: budowanie modeli „na wyścigi", bez troski o dokładność i czystość wykonania. Jakże często z niewykończonym zupełnie modelem wychodzą oni na oblatywanie, kończąc długą pracę masowym niszczeniem modeli.

Podobne posunięcia prowadzą modelarzy przeważnie do zupełnego zniechęcenia. Zachodzi więc konieczność pomocy ze strony władz zwierzchnich, gdyż w terenie przeważnie na 5 istniejących modelarni wypada jeden instruktor, który poza pracą zawodową i zajęciami w jednej modelarni nie jest



Trzykrotny Bohater Związku Radzieckiego pułkownik Aleksander Pokryszkin jest częstym gościem pionierów w modelarniach DOSAAF.
Foto: „Krylia Rodiny"

w stanie otoczyć należytą opieką pozostałych modelarni. Pomoc władz zwierzchnich powinna polegać na powiększeniu kadry instruktorów, dziś jeszcze tak bardzo skąpej.

Mimo, że modelarstwo jest jednym z etapów lotniczego wyszkolenia, jest ono zepchnięte na ostatni plan, a powinno być przecież traktowane na równi z innymi dziedzinami sportu lotniczego. Proponuję, aby przedstawiciele władz zwierzchnich małego lotnictwa częściej dokonywali inspekcji w terenie, co niewątpliwie podziała dodatnio na modelarzy. W ten sposób udowodni się troskę o modelarstwo. Odczuwa się również brak propagandy modelarstwa lotniczego w mieście i na wsi, co należałoby jak najszybciej naprawić.

W związku z powyższym artykułem proszę kolegów instruktorów małego lotnictwa o zabranie głosu w dyskusji na poruszone tematy z jednej strony, a z drugiej strony chciałbym żeby czasopismo „SiM" zawierało więcej artykułów modelarskich.

ALFONS KOMUŃSKI
instr. modelarstwa lotniczego

CENA - 9 ZŁ — NAKŁAD 1500 EGZ. *czyli: o „upowszechnianiu" doświadczeń modelarzy ZSRR*

Ostatnio biblioteczka małego lotnictwa powiększyła się o jeszcze jedną cenną pozycję. Jest nią książeczka pt. **„Radzieckie rekordowe modele latające z napędem silnikowym"**, opracowana przez Z. Kwiczalę.

Na treść tej książeczki składają się szczegółowe opisy sześciu modeli, konstrukcji najlepszych modelarzy ZSRR. Znajdujemy tutaj słynne modele szybkościowe Martynowa, silnikowe Wasilczenki i Lubuszkina. Praca ta doskonale wypełnia więc lukę w naszej fachowej literaturze i pozwala na wykorzystanie bogatych doświadczeń radzieckich.

Czy jednak tak jest istotnie? Czy broszura ta, pięknie zresztą wydrukowana, pozwala na zaznajomienie szerokich rzesz naszych modelarzy z przodującą techniką radziecką?

Otóż śmiemy twierdzić: na pewno nie. Książka, którą wydaje się w niewielkim nakładzie (1 500 egzemplarzy) i która kosztuje 9 złotych, z pewnością nie upowszechni wymienionych osiągnięć, z pewnością nie trafi do tych najmłodszych, dla których jest przeznaczona.

Dziwnym wydaje się stanowisko zarówno wydawnictwa Ligi Lotniczej jak i „Domu Książki". Jeśli by ktoś na chwilę zastanowił się jaką wartość ma omawiany podręcznik dla naszej młodzieży lotniczej, to z pewnością bez względu na wszelkie trudności praca ta zostałaby wydana zarówno w większym nakładzie, jak również i cena stałaby się przystępna dla młodzieży szkolnej.

Wypadek z omawianą książką powinien być ostrzeżeniem na przyszłość dla niektórych wydawnictw, a sprawą skandalicznego potraktowania cennego wydawnictwa powinien zająć się Centralny Urząd Wydawniczy, do którego z trybuny naszego młodzieżowego pisma skierowujemy niniejszą uwagę.

P. E.

Sposób wykonania mikrofilmu dla pokojowych modeli latających

UCZYMY SIĘ NA DOŚWIADCZENIACH MODE[...]

Mikrofilm lub mikrobłona jest to najcieńsze przezroczyste pokrycie modeli pokojowych, grubość którego mierzy się mikronami. Ciężar pokrycia mikrobłoną w modelu kadłubowym średniej wielkości (o rozpiętości około 50 cm) waha się w granicach zaledwie 30—50 mg (miligramów).

Dla wykonania mikrobłony niezbędny jest następujący sprzęt:

1. **Wanienka.** Powinna posiadać wymiary nie mniejsze jak 800x500 mm; pożądane jest, aby jej płaszczyzna wynosiła 0,4—0,6 m²; głębokość zaś 40—50 mm. Można używać zamiast wanienek tace lub półmiski o średnicy nie mniejszej jak 550—600 mm.

Jeśli nie mamy pod ręką naczynia o wymaganych wymiarach, to możemy wykonać wanienkę z blachy lub drewna. Ażeby drewniana wanienka nie przepuszczała i nie wchłaniał wody, należy pokryć ją wewnątrz warstwą roztopionego wosku, smoły lub parafiny.

Wanienka, która posłuży do wykonywania mikrobłony, musi być absolutnie czysta.

2. **Podchwytywacz.** Trzeba wykonać 2—3 podchwytywacze. Jako materiał do ich wykonania służy dowolny miękki drut o średnicy nie mniejszej jak 2 mm, oczyszczony od izolacji, zanieczyszczeń i śladów korozji. Podchwytywaczom nadajemy kształt elipsy o wymiarach 500x300 mm.

Końce drutu podchwytywacza skręcamy i zginamy na kształt uchwytu. Gdy podchwytywacz ułożymy na dnie wanienki, jego uchwyt powinien wystawać z wody na kilka centymetrów.

3. **Menzurka.** Do szklanej menzurki z podziałką wlewamy roztwór potrzebny do wykonania mikrobłony. Jeśli nie posiadamy menzurki, możemy użyć innego szklanego naczynia z naniesioną podziałką odpowiadającą pojemności centymetrów sześciennych.

4. **Szklana buteleczka** (z dotartym korkiem szklanym). Butelka o pojemności 100—150 cm³ powinna mieć szeroką szyjkę, ażeby można było swobodnie mieszać przechowywany w niej roztwór.

5. **Szklana laseczka, pędzelek lub drewniana łopatka** będą niezbędne przy mieszaniu roztworu.

6. **Ręcznik lub czystą szmatkę** użyjemy do wycierania naczyń i rąk.

7. **Elektryczne nożyce** służyć będą do krajania mikrobłony. Wykonuje się je z drutu nikielinowego lub innego używanego w spiralach elektrycznych przyrządów ogrzewających. Ilość drutu określa się drogą próby; konieczne jest aby prąd przechodzący przez obniżający napięcie transformator rozżarzył dostatecznie elektrodę. Zamiast nożyc elektrycznych można użyć tlejący węgielek trzaski drewna.

Po przygotowaniu tego wszystkiego można przystąpić do wykonania mikrobłony.

Recepty i sposoby przygotowania roztworu. Głównym składnikiem roztworu jest bezbarwny cellon, do którego dodaje się niewielką ilość oleju rycynowego lub kamforowego. Mikrobłona wykonana z samego tylko cellonu, po wyschnięciu staje się krucha i łatwo pęka przy nieostrożnym obchodzeniu się lub przy twardym lądowaniu modelu. Dodanie oleju zwiększa jej elastyczność.

Cellon powinien być rzadki — krople powinny odrywać się od pędzelka w sposób ciągły i szybki.

Sposób przygotowania roztworu jest następujący: nalewamy do menzurki jedną wagową część oleju i 5—10 części wagowych cellonu. Wszystko to należy dokładnie wymieszać, po czym dodajemy pozostałą ilość cellonu (jeszcze 25—40 wagowych części) i powtórnie mieszamy zawartość menzurki do chwili otrzymania jednorodnego roztworu. W żadnym wypadku nie można używać roztworu, w którym znajdują się pęcherzyki powietrza.

Początkowo przygotowujemy dla próby tylko niewielką ilość roztworu. Dopiero po otrzymaniu zadawalających wyników prób możemy przygotować roztwór dla pokrycia całego modelu pokojowego.

Mikrobłonę wykonuje się w sposób następujący: do czystej wanienki nalewamy czystą ciepłą wodę.

Wanienka zabrudzona tłuszczem lub posiadającą zanieczyszczoną wodę w ogóle nie nadaje się do wykonywania mikrobłony.

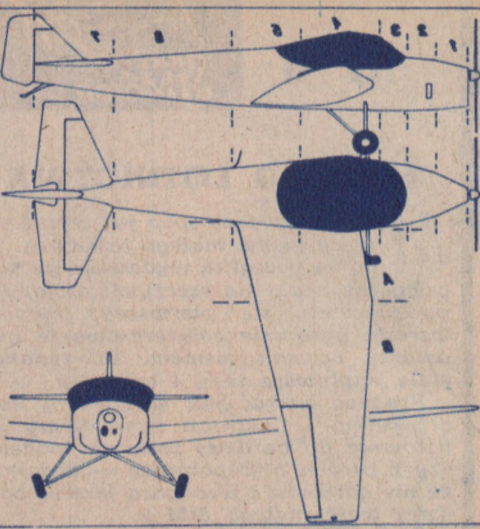
Temperaturę wody należy utrzymywać w granicach od plus 25 do plus 40° C.

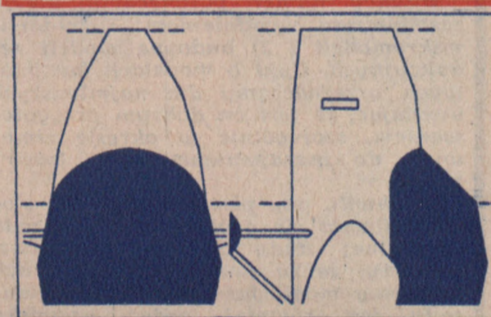
Do wanienki nalewamy tyle ciepłej wody, aby przykryła całkowicie opuszczony na dno podchwytywacz.

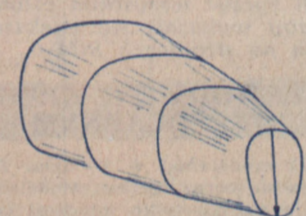
Po odmierzeniu w menzurce 3—4 cm³ roztworu przechylamy menzurkę przy krawędzi wanienki na wysokości 20—40 mm od powierzchni wody. Roztwór wylewamy szybko nieprzerwanym strumieniem tak, aby rozprzestrzenił się równomiernie na powierzchni wody.

W pierwszych sekundach trudno jest go nawet spostrzec, lecz wkrótce pojawią się charakterystycznie zabarwione krawędzie mikrobłony, przypominające plamy nafty na wodzie. Trzeba zaczekać 5—10 minut, po czym możemy zdjąć z powierzchni wody zastygłą mikrobłonę.

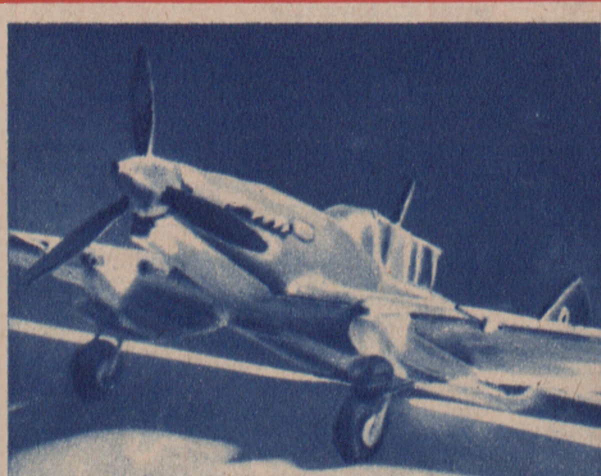
(cdn)

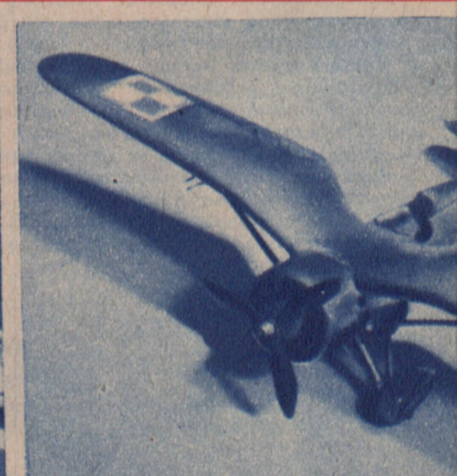






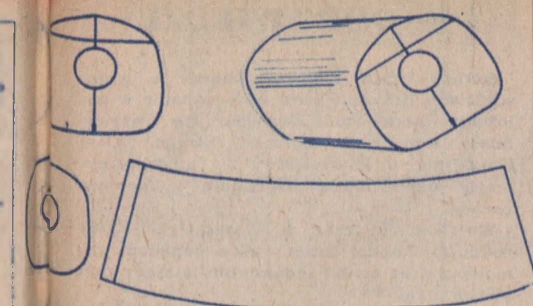






Zbliża się zima, a z nią sezon modelarstwa redukcyjnego. Przydać się więc może kilka wskazówek dotyczących jednej z najważniejszych czynności przy wykonywaniu modeli redukcyjnych — malowania. Cały efekt modelu polega na jego dobrym pomalowaniu. Jeżeli model wykonamy bardzo dobrze, a źle go pomalujemy, to wygląd jego nie będzie zadawalający.

Do wiernego odtworzenia sylwetki samolotu czy szybowca bardzo pomocne nam będą fotografie danej maszyny. Zobaczymy tam, jak jest ona pomalowana oraz jakie ma znaki rozpoznawcze



...TONOWE MODELE REDUKCYJNE

2

Przed przystąpieniem do opracowania poszczególnych części modelu musimy wiedzieć z ilu i jakich części będzie składał się nasz model. Jako przykład obierzemy model samolotu „Żak - 1". W tym celu musimy sporządzić plan tego samolotu w trzech rzutach (rys. 1) i takiej podziałce w jakiej chcemy robić nasz model (wszystkie modele redukcyjne wykonujemy zasadniczo w podziałce 1:25).

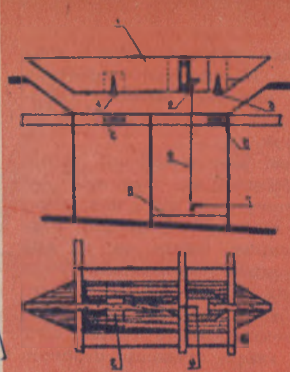
Przede wszystkim rozpatrujemy kadłub. Każdy segment kadłuba będzie się składał z dwóch wręg oklejonych kartonową opaską (rys. 2). Z tego widać, że ilość wręg i odległości między nimi zależą od krzywizny kadłuba. Nie możemy na przykład podzielić przedniej części kadłuba tak jak na rysunku 3, bo wtedy ta część kadłuba wyszłaby nam tak jak to podano na rysunku 4, bez żadnych wypukłości. Musimy więc podzielić go w ten sposób, aby kształt tej części kadłuba był jak najbardziej zbliżony do kształtu rzeczywistego (rys. 5).

Widzimy więc, że im krzywizna jest większa, tym mniejsze muszą być odległości między wręgami, dlatego też zarówno pierwszy, krótszy odcinek kadłuba do kabiny dzielimy na trzy segmenty, jak i drugi, znacznie dłuższy odcinek od kabinki również dzielimy na trzy segmenty. Miejsca podziału widoczne są na rysunku 1.

W celu łatwiejszego klejenia płatów każde skrzydło dzielimy na dwie części, które następnie razem sklejamy. Pierwsza część — od kadłuba do końca wycięcia, polepszającego widoczność pilota (A), druga część — to część pozostała skrzydła (B) rys. 1. Zarówno statecznik pionowy, jak i poziomy wraz ze sterami głębokości wykonamy jako osobne części.

c.d.n.

ANDRZEJ SŁOCIŃSKI

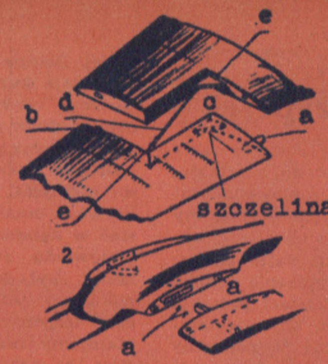


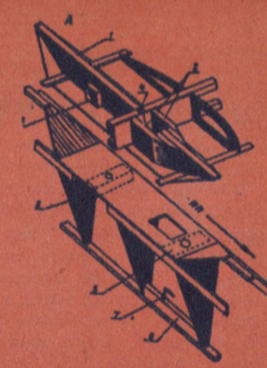
„NIEWIDOCZNE" UMOCOWANIE SKRZYDEŁ

Na rysunku pokazane jest umocowanie skrzydła modelu do kadłuba, ukryte w samym kadłubie. Umocowanie zbudowane jest tak, że przy uderzeniu o ziemię skrzydło oddzieli się od kadłuba i nie ulegnie uszkodzeniu. Takie umocowanie jest szczególnie odpowiednie dla modeli szybowców, gdyż pozwala na zlikwidowanie wystających części i polepszenie aerodynamiki modelu.

W środkowej części skrzydła (w płaszczyźnie symetrii) znajduje się płytka w kształcie trapezu (1), która stanowi zdejmowaną, włączoną do konstrukcji skrzydła, grzbietową część kadłuba. W pierwszej jednej trzeciej długości tej płytki znajduje się prostokątny otwór, przez który przewleka się pętlę (9) wykonaną z taśmy gumowej o przekroju 1 x 4 mm. Płytka (1) wzmocniona jest sosnowymi nakładkami (2) i (3). W miejscach zamocowania sosnowych nakładek (2) i (3) przykręca się wkrętki (6) z półokrągłymi główkami. Na przeciw wkrętek znajdują się w kadłubie klocki (5) z półokrągłymi wgłębieniami, w które wchodzą główki tychże wkrętek. Pętla gumowa, założona na wykonane z drutu haczyki (4) i (7) przyciska ściśle skrzydło do kadłuba. Haczyk (7) przymocowuje się do klocka (8) umieszczonego między wręgami i podłużnicą. Właściwe umiejscowienie skrzydła i prawidłowe jego położenie zapewniają główki wkrętek (6) umieszczone we wgłębieniach klocków (5). Przy uderzeniu podczas lądowania skrzydło modelu oddzieli się od kadłuba, co uchroni model od uszkodzeń.

OPRACOWANO ZE ŹRÓDEŁ





SPOSÓB UMOCOWANIA SKRZYDEŁ

W niektórych modelach skrzydło składa się z trzech części: środkowej i dwóch bocznych, umocowanych do części środkowej. Umocowanie części bocznych powinno być niezawodne w locie. Przy lądowaniu lub przypadkowym uderzeniu skrzydła o ziemię części boczne powinny oddzielać się od środkowej.

Na rysunku widoczne są dwa rodzaje umocowania bocznych części skrzydeł. Pierwszy sposób charakteryzuje się łamaną linią umocowania. Pomyślane to jest dlatego, aby przy uderzeniu boczne części skrzydła szybciej oddzielały się od części środkowej.

Wykonane ze sklejki języczki a, b i c wchodzą w odpowiadające im szczeliny, przy czym szczeliny języczków a i b znajdują się w części środkowej skrzydła, zaś dla języczka c w części bocznej. Gumowa pętla d nałożona na druciane haczyki e utrzymuje boczne części skrzydła, przyciskając je do części środkowej.

Drugi sposób umocowania polega na tym, że środkowa część skrzydła ma szczelinę o specjalnym kształcie, do której wchodzi koniec dźwigara bocznej części skrzydła. Na żeberkach czołowych powierzchni środkowej i bocznych części skrzydła umieszczone są duże krawieckie zatrzaski. Zatrzaski te utrzymują boczne części skrzydła. Przy składaniu takiego umocowania trzeba zwracać uwagę, aby koniec dźwigara wchodził do szczeliny „ściśle" lecz nie „na siłę".

RADZIECKICH: R. F.

MALOWANIE MODELI REDUKCYJNYCH

Model redukcyjny samolotu IL-2

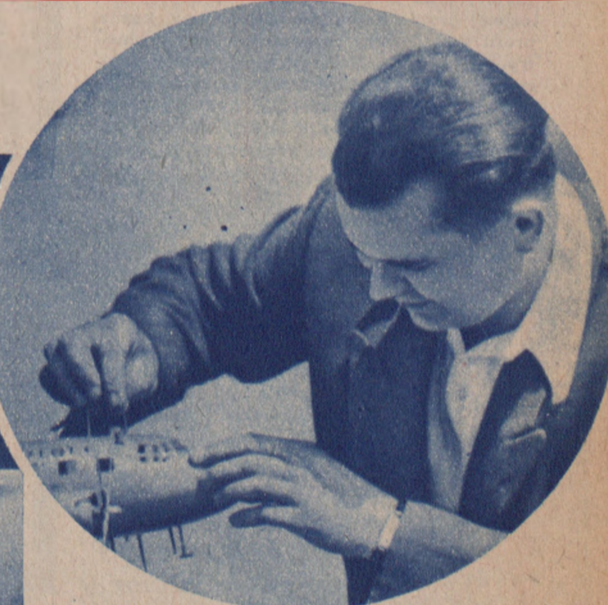
Model redukcyjny samolotu PZL-24

Model redukcyjny samolotu RWD-6

Model redukcyjny samolotu IL-12







Dalszy ciąg na stronie następnej

Malowanie modeli redukcyjnych

i rejestracyjne. Można wtedy malując takie same znaki, upodobnić model do oryginału.

Niemniej ważne od samego malowania jest przygotowanie modelu. Najpierw musimy model zaszpachlować. Robimy to w celu wypełnienia szpar i nierówności. Najprostszym jest szpachlowanie zwykłą szpachlą stolarską, którą można nabyć w postaci proszku. Rozrabiamy ją w wodzie tak, aby utworzyła się papka, którą następnie wypełniamy szpary. Możemy także zrobić szpachlę w inny sposób. Mieszamy klej stolarski ze sproszkowaną kredą. Dodajemy nieco żółtej farby (tzw ugier) w celu nadania szpachlówce koloru drewna. Najlepiej jest gdy mamy nitro-szpachlę. Wtedy możemy bardzo dokładnie wypełnić wszystkie nierówności. Musimy wówczas czekać jednak aż szpachlówka dokładnie wyschnie, gdyż w przeciwnym wypadku będzie przebijać przez lakier czerwonawym odcieniem. Dzieje się to szczególnie przy lakierach nitro.

Teraz model musimy bardzo starannie oczyścić. Robi się to w następujący sposób: czyścimy model papierem ściernym coraz drobniejszym, aż do numeru 000, następnie moczymy i wtedy uwidaczniają się szpary i pory w drewnie. Po wyschnięciu — znów czyścimy. Powtarzamy ten zabieg dopóty, aż znikną wszelkie nierówności. Do samego lakierowania musimy postarać się o dobry pędzelek, z którego nie będą wychodziły włosy.

Najprościej można pomalować model farbami wodnymi. Ażeby otrzymać trwały kolor — malujemy go kilkakrotnie. Zaletą farb wodnych jest łatwość dobrania kolorów ze względu na to, że jest ich dość duży wybór. Mają one jednak szereg wad. Przede wszystkim nie pokrywają nierówności, poza tym powierzchnia malowania nie jest błyszcząca. Dlatego też zwykły pomalowany model pokrywamy cellonem lub bezbarwnym lakierem spirytusowym.

Ażeby farba wodna była gęstsza, możemy ją zmieszać z klejem kasztanowym (dekstryną). Nie można jednak zrobić farby za gęstej. Można także połączyć farbę z żółtkiem jaja kurzego. W obu tych wypadkach możemy również nakoniec malować cellonem. Jednak nie jest to konieczne, bo i tak otrzymujemy połysk.

Drugim sposobem jest malowanie farbami olejnymi. Najczęściej do tego celu jest używana emalia rowerowa, którą można dostać w handlu w szczelnych puszkach. Przy malowaniu zwracajmy uwagę na to, aby lakier, był dość rzadki. Rozcieńczamy go pokostem lub benzyną. Nie wolno rozcieńczać terpentyną, gdyż emalia traci połysk. Malujemy model kilkakrotnie cienką warstwą, za każdym razem czyszcząc drobnym (000) papierem ściernym.

Najbardziej odpowiedni dla malowania modeli redukcyjnych i najefektowniej wyglądający jest lakier nitro. Niestety jest on dość trudny do nabycia. Niezły lakier możemy zrobić sobie sami. Na przykład chcemy zrobić lakier srebrny. Bierzemy dokładnie sproszkowany pył aluminiowy (używany do malowania piecyków) i rozrabiamy go bardzo dokładnie w cellonie. Lakier nitro ma jeszcze tę zaletę, że szybko schnie. Przy malowaniu, tak jak i w poprzednim wypadku, lakier musi być bardzo rzadki. Pociąga to za sobą konieczność wielokrotnego pokrywania, które dochodzi czasem do 15 razy. Jeśli mamy mało lakieru i chcemy go zaoszczędzić, to dajemy najpierw kilka warstw cellonu, który utworzy pokład pod lakier. Zmniejsza to konieczną ilość warstw emalii. Oczywiście po każdym malowaniu czyścimy model papierem ściernym. Kiedy uznamy, że model jest dostatecznie gładki, musimy mu nadać połysk. W tym celu malujemy go jeszcze raz i wstawiamy do pomieszczenia o dość wysokiej temperaturze. Może to być zwykły piecyk do pieczenia. Musimy jednak uważać, aby temprartura nie była zbyt wysoka ze względu na to, że lakier nitro jest łatwopalny. Po wyjęciu z piecyka powierzchnia ma ładny połysk. Aby go jeszcze poprawić możemy model zapolerować specjalną pastą do polerowania. Ponieważ lakier jest szybkoschnący, czas całkowitego pomalowania modelu nie przekracza jednego dnia.

Jot-Ka.

MODELARZOM W ODPOWIEDZI

Gerard Czaja z Borzytuchoma w województwie Koszalin prosi nas o pomoc w założeniu modelarni. Zwróćcie się natychmiast, Kolego, do Zarządu Okręgu LL w Koszalinie, ul. Zwycięstwa 133, gdzie otrzymacie odpowiednie instrukcje i fachową poradę.

Wojciech Lisiecki z Warszawy chciałby zbudować model śmigłowca z napędem gumowym oraz model redukcyjno-latający myśliwca „Jak-9".

O śmigłowcu pomyślimy, natomiast plan „Jaka" zamieścimy w jednym z najbliższych numerów SIM-u.

Bolesław Lasak ze wsi Hajdaszek cieszy się, że piszemy wreszcie coś o modelach kartonowych. Uważa, że budowa prostych modeli z kartonu jest najłatwiejsza do przeprowadzenia na wsi, gdzie brak materiałów specjalnych. Prośbę Waszą o dobry plan latawca postaramy się wkrótce spełnić.

Jerzy Majewski z Pułtuska za pośrednictwem SIM-u apeluje do Warszawskiego Okręgu Ligi Lotniczej o pomoc w założeniu modelarni na terenie miasta Pułtuska. Chętni są, nic więc nie stoi na przeszkodzie, aby pomóc pułtuszczanom. Oczekujemy również, że młodzież Pułtuska wytęży wszystkie swoje umiejętności organizacyjne, aby postarać się o lokal i jak najszerzej popularyzować lotnictwo w Pułtusku — przy pomocy naszej prasy lotniczej.

Ryszard Czapski — Gdańsk-Oliwa. Nadesłaliście szkic modelu szkolnego, który jak twierdzicie bardzo dobrze lata. Zgadzamy się z Wami w zupełności, ale od modelu szkolnego wymaga się o wiele większej prostoty budowy. Duży skos skrzydeł i stateczników sprawi wykonawcy dużo kłopotu. Zgoda, że Wy potrafiliście zbudować taki model, ale nie wszyscy początkujący modelarze to potrafią. Prosimy o stałe nadsyłanie Waszych nowych konstrukcji, może któraś z nich będzie się nadawała do opublikowania.

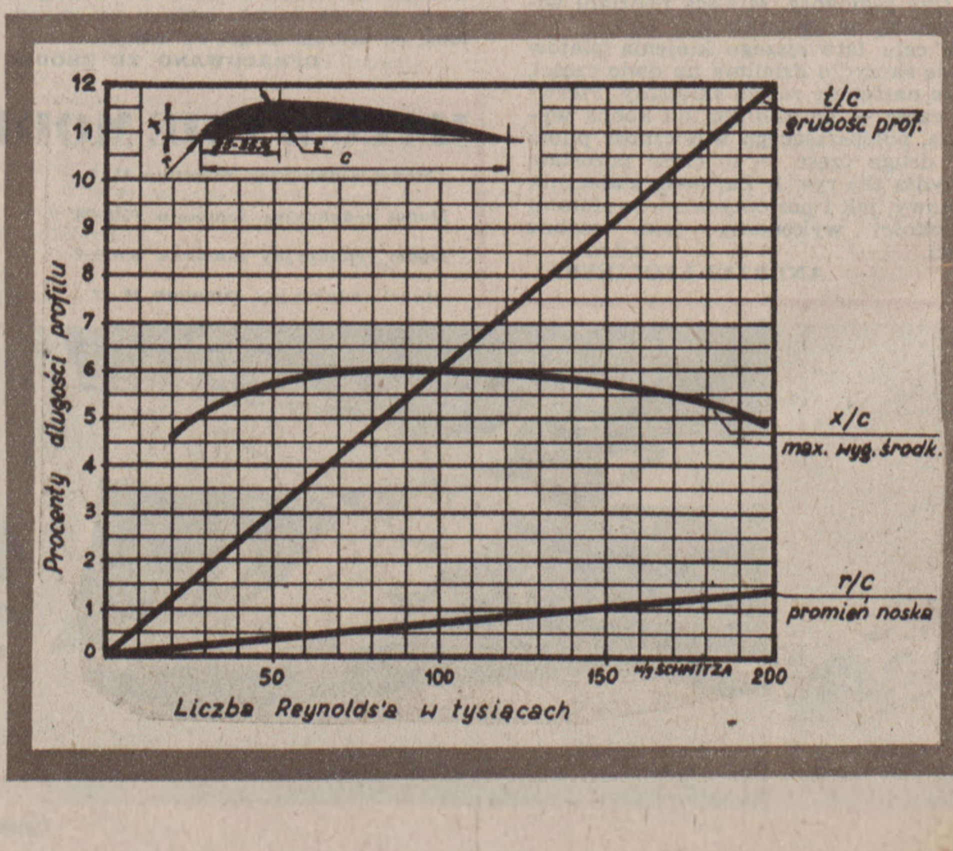
CHARAKTERYSTYKA GEOMETRYCZNA PROFILU

Konstruktor modelu powinien dokładnie wiedzieć jaka jest najodpowiedniejsza charakterystyka geometryczna profilu przy założonej liczbie Reynoldsa. Jak wiemy, każdy profil posiada trzy zasadnicze cechy geometryczne, a mianowicie: promień noska, maksymalne wygięcie linii środkowej tzw. szkieletowej i grubość. Załączony wykres pozwala z wystarczającą dokładnością określić żądaną charakterystykę geometryczną związaną z odpowiednią liczbą Re.

Przykłady:

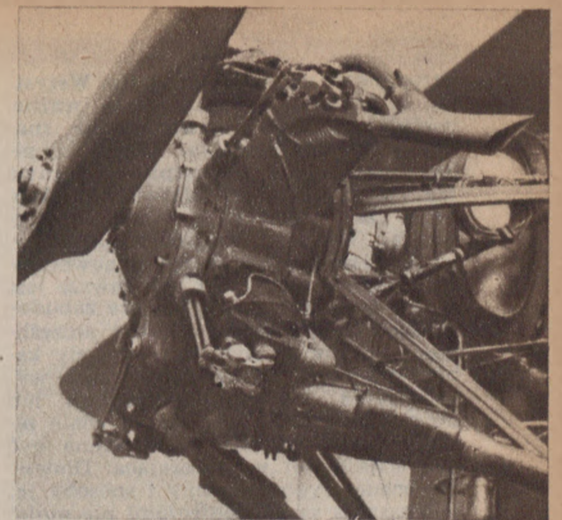
1. Re powierzchni nośnej: 100 000.
   a) promień noska — 0,7% długości profilu
   b) max. wyg. linii środkowej — 6,0% długości profilu
   c) grubość profilu — 0,6% długości profilu.
2. Re powierzchni nośnej: 50 000.
   a) promień noska — 0,4% długości profilu
   b) max. wyg. linii środkowej — 5,7% długości profilu
   c) grubość profilu — 3,0% długości profilu.

WŁADYSŁAW NIESTÓJ



Silnik
SERCE SAMOLOTU

KAROL BUDZIŃSKI — 9



W dzisiejszym numerze kończymy cykl artykułów p.t. „Silnik — serce samolotu". Cykl ten, który rozpoczął się w N-rze 38 b.r. miał na celu bliższe zapoznanie Czytelników z silnikiem lotniczym, z konstrukcją jego poszczególnych elementów, warunkami ich pracy oraz występującymi w nich obciążeniami.

Ażeby nie odstraszać Czytelników oraz ze względu na szczupłe ramy cyklu został on potraktowany raczej opisowo, z całkowitym pominięciem strony obliczeniowej. W kolejnych artykułach cyklu zostały omówione głowice, tuleje cylindrowe, bloki cylindrowe, tłoki, korbowody oraz wały korbowe silników lotniczych, przy czym części te nie dotyczyły jakiegoś jednego typu, lecz podanych było zawsze kilka charakterystycznych rozwiązań konstrukcyjnych stosowanych w różnych układach silników ze szczególnym uwzględnieniem elementów silników rzędowych, układu V, oraz gwiazdowych chłodzonych powietrzem.

Przy opisywaniu każdej części duża uwaga została zwrócona na stawiane jej wymagania. W związku z tym zawsze podane były stosowane materiały oraz warunki obróbki i dokładności wykonania.

Na zakończenie warto by było zorientować Czytelników, że obliczenia wytrzymałościowe silnika (które zresztą jest obliczeniem bardzo trudnym, a czasami nawet teoretycznie niemożliwym, ze względu na trudność określenia działających sił oraz na kształt poszczególnych części) całkiem odbiega od normalnych statycznych obliczeń wytrzymałościowych, jakie np. stosowali nasi Czytelnicy — modelarze przy budowie swych modeli. Takie części silnika jak np. korbowód, wał korbowy czy sworzeń tłokowy obliczamy przede wszystkim na zmęczenie a nie na doraźną wytrzymałość.

Na pierwszy rzut oka dziwnym się może wydawać, że jeśli np. w dwóch czopach wału korbowego wywiercimy otwory smarne o różnych średnicach, to wytrzymalszym okaże się czop, w którym jest wywiercony większy otwór. Chociaż to jest dziwne, to jednak naprawdę tak jest — oczywiście tylko do pewnych granic.

Obliczenie wytrzymałościowe silnika nie jest zresztą jakimś obliczeniem bezwzględnym, lecz raczej obliczeniem umownym, opierającym się na porównaniu danej części z wytrzymałością podobnego elementu już wykonanego, który nienaganną pracą usprawiedliwił swoją konstrukcję.

HOMOLOGUJEMY SZYBOWIEC ·2·

ANDRZEJ ABŁAMOWICZ i ANDRZEJ ZIEMIŃSKI

Po oblataniu i zwycięskim przejściu prób fabrycznych, prototyp nowego szybowca dostaje się do instytucji badawczo-opiniodawczej, gdzie po przejściu pewnego programu homologacji, na podstawie sprawozdania z prób w locie i orzeczenia o przydatności do lotu zostaje zarejestrowany i dopuszczony do normalnego użytkowania.

Nim jednak dojdzie do badań w locie, szybowiec musi przejść cały szereg prób na ziemi. Mają one na celu sprawdzenie danych technicznych, dokonanie ogólnego przeglądu szybowca i zbadanie sprawności na ziemi, pozwalają zapewnić pilotowi w czasie lotów badawczych i pomiarowych maksimum bezpieczeństwa.

Pierwszą i jedną z najważniejszych prób na ziemi, jest mierzenie i ważenie szybowca. Próba ta ma na celu, oprócz określenia ogólnych danych geometrycznych, ustalenia kątów wychyleń sterów i klap oraz sprawdzenia różnicowości lotek, przede wszystkim wyznaczenie środków ciężkości szybowca pustego i w locie oraz określenie ich skrajnych położeń.



Wiemy, że w szybkościowcach o normalnym, tzw. ortodoksyjnym układzie, środek ciężkości maszyny w locie znajduje się najczęściej między 20% a 30% średniej cięciwy aerodynamicznej (Ś.C.A.) Wiemy również, że każdy szybowiec posiada określone, dopuszczalne skrajne przednie i skrajne tylne położenie środka ciężkości, w ramach których powinien być bezpieczny i normalnie sterowny. Jeżeli zdarzy się, że środek ciężkości jest znacznie przesunięty poza skrajne dopuszczalne położenia przewidziane w obliczeniach aerodynamicznych, wówczas staje się on nieprawidłowy w pilotażu, a w wypadku skrajnie tylnego położenia — nawet niebezpieczny. Tak bowiem wyważony szybowiec z reguły wykazuje tendencje wykonywania płaskiego korkociągu, wyprowadzenie z którego o ile w ogóle jest możliwe, wiąże się z utratą bardzo dużej wysokości. Niewłaściwe położenie środka ciężkości szybowca ma również ujemny wpływ na jego stateczność podłużną. Szybowiec bowiem z tylnym położeniem środka ciężkości może okazać się niestatycznym dynamicznie a nawet statycznie podłużnie. Fakt ten powoduje, że szybowiec staje się niebezpieczny, a ponadto niekorzystnie odbija się to na jego sterowności.

Aby do tego nie dopuścić, określamy na ziemi położenie środka ciężkości szybowca i sprawdzamy czy znajduje się on we właściwym miejscu. Wykonujemy to w ten sposób, że ważymy maszynę podpartą w dwóch punktach i znając odpowiednie odległości układamy i rozwiązujemy równania momentów, jednoznacznie określając przestrzenne położenie środka ciężkości szybowca.

Dalszym etapem prób na ziemi jest sprawdzenie właściwości technicznych szybowca, ogólny przegląd techniczny z uwzględnieniem strony technologicznej, tj. jakości użytych do budowy materiałów: stali, drewna, sklejki, płótna, lakierów. Przegląd i sprawdzenie prawidłowości urządzeń hypernośnych, hamulców powietrznych, klapek wyważających, dźwigni napędzających przerywacze itd. Gdy szczegółowy przegląd techniczny nie wykaże żadnych usterek w szybowcu, lub w wypadku gdy takie były, zostały one usunięte, maszyna dostaje na pewien czas tzw. „klasę". czyli uprawnienie do wykonywania lotów. Teraz, po zbadaniu sprawności na ziemi nareszcie wydostanie się on z hangaru na lotnisko.

Na ocenę stopnia sprawności szybowca na ziemi wpływa czas i łatwość jego montażu i demontażu, ocena transportu

naziemnego, wygoda kabiny itp. Wszystkie te czynniki, napozór mało ważne, posiadają jednak pierwszorzędne znaczenie dla użytkownika. Czytelnicy-piloci zdają sobie niewątpliwie sprawę jak ważną rzeczą jest ułatwienie i skrócenie czasu montażu i demontażu szybowca. Również transport naziemny, mimo zastosowania w wielu nowoczesnych szybowcach kółek, nie zawsze jest łatwy. Decyduje o tym miejsce zabudowania kółek, czasami niezbyt szczęśliwie wybrane. O znaczeniu wygody kabiny dla pilota, szczególnie w czasie wykonywania lotów długotrwałych lub długich przelotów, nie ma co wiele pisać. Wiemy wszyscy, że powinna być ona conajmniej wystarczająca. Dlatego też ocena wygody kabiny i sposoby jej polepszania są zagadnieniami nie mniej ważnymi od innych.

Tak więc po zbadaniu sprawności szybowca na ziemi i ewentualnym wykonaniu poprawek, opuszcza on hangar. Przystępujemy obecnie do prób w locie.

(c.d.n.)



SZYBOWNICZKI ŚPIĄ...

BIULETYN Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej nr 191 zatwierdził Srebrną Odznakę Szybowcową pilotki Czesławy Bałamut z Aeroklubu Śląskiego. Jest to trzydziesta pierwsza szybowniczka w Polsce, która zdobyła Srebrną Odznakę.

Sama cyfra: 31 — brzmi przyjemnie, zwłaszcza gdy zestawimy ją z drugą: 11 — która określa łączną ilość kobiecych Srebrnych Odznak, zarejestrowanych przez polskie szybownictwo przedwojenne. Dowodzi ona, że nasze młode pilotki mają swój poważny udział w rozwoju powojennego sportu szybowcowego i w zasadzie można być z tego ich udziału dumnym.

Ale... jest właśnie jedno ale, które ujmuje trochę wartości tej radosnej cyfrze. Ta nasza trzydziesta pierwsza kobieca Srebrna Odznaka jest niestety zaledwie... trzecią w bieżącym roku i to jest właśnie niepokojące. Bo jakże? W roku 1950 — siedem szybowniczek zdobyło Srebrne Odznaki, w roku ubiegłym zdobyło te odznaki dziesięć dziewcząt, a w tym roku tylko trzy? Czyżby nasze pilotki zastrajkowały? A może to nie szybowniczki, tylko kierownictwo aeroklubów zaspało? Wniosek taki nasuwa się przy porównaniu dat zatwierdzonych przez ARP kobiecych srebrnych odznak, bo na przykład Biuletynem 189 przyznana jest srebrna odznaka pilotce Teresie Wojanowskiej z Aeroklubu Pomorskiego, która zdobyła ją w dniu 5 sierpnia, a pilotce Czesławie Bałamut, która dopełniła swą odznakę już 12 lipca, przyznano ją dopiero Biuletynem nr 191. Wynika to stąd, że niektóre aerokluby „siedzą na dokumentach" wyczynów, zamiast przesyłać je do zatwierdzenia natychmiast po uzyskaniu wyczynu. Może więc wpłyną jeszcze do ARP jakieś dokumentacje odznak zdobytych, dajmy na to, w maju czy czerwcu?

Na polu „złotego wyczynu" nasze szybowniczki nie powiedziały prawdopodobnie jeszcze swego ostatniego słowa w tym roku. Kobiecych Złotych Odznak mamy w tej chwili ogółem trzy, z czego tylko jedna zdobyta została w bieżącym sezonie (Wanda Zajączkowska). Ale za to diamentów za przeloty docelowe 300 km uzyskały szybowniczki w tym roku cztery (dotąd nie miały ani jednego) i z tych czterech posiadaczek diamentów pilotki: Czmielówna, Wlazło i Nehay powinny stanowczo dopełnić swe Złote Odznaki przewyższeniami.

Oczekujemy na wynik i apelujemy do tych bardziej zaawansowanych wyczynowo szybowniczek: przynajmniej Wy nie śpijcie!

KONKURS-PLEBISCYT SIM-u

CZTERECH DALSZYCH KANDYDATÓW

Ogłaszając nasz Konkurs-Plebiscyt, zapowiedzieliśmy, że w numerze 47 opublikujemy ostateczną listę zgłoszonych kandydatów i zamkniemy dyskusję Czytelników na temat konkursu. Wobec ogromnego zainteresowania plebiscytem i na liczne życzenia naszych Czytelników, przedłużamy jednak ten termin, żeby dać możność wypowiedzenia się wszystkim chętnym. W związku z tym kupony konkursowe, które będą służyły do udziału w głosowaniu plebiscytowym, zamieścimy w następnych numerach.

Dzisiaj dopisujemy do naszej listy kandydatów cztery dalsze nazwiska zgłoszonych pilotów:

21. ANDRZEJ ZIEMIŃSKI — Aeroklub Warszawski

22. ANTONI ŚMIGIEL — Aeroklub Ostrowski

23. HENRYK ZYDORCZAK — Aeroklub Ostrowski

24. WANDA ZAJĄCZKOWSKA — Aeroklub Krakowski

A oto wypowiedzi motywujące nowozgłoszone kandydatury:

(red.)

* * *

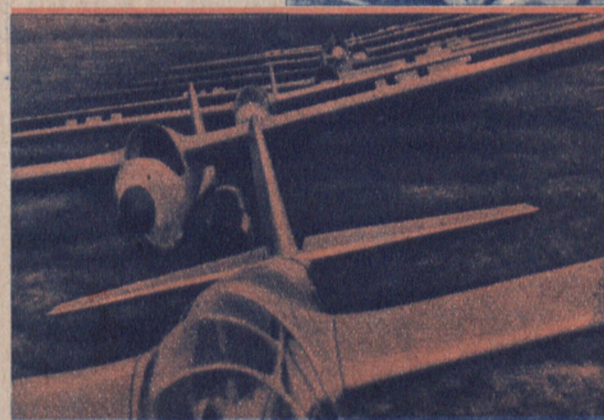
W dyskusji Waszego Konkursu-Pebiscytu, którą śledzę z zainteresowaniem, od kilku numerów ustaliła się lista 20 kandydatów. W ostatecznym głosowaniu wybranych zostanie wprawdzie tylko dziesięciu najlepszych, zdaniem czytelników, ale sama lista kandydatów stanowić będzie pewnego rodzaju przegląd układu sił naszych wyczynowców i jako taką pragnę ją właśnie uzupełnić.

Może wymienieni przeze mnie piloci nie znajdą się wśród ostatecznej dziesiątki najlepszych, podobnie jak nie znajdzie się tam i 10-ciu innych spośród dotychczas zgłoszonych, ale podaję ich w pełnym przekonaniu, że mają takie same, a może i większe podstawy do kandydowania w konkursie, jak te, które mają niektórzy z kandydatów figurujących już w liście.



RAID — ALE W KONKURENCJI MIĘDZYNARODOWEJ





WIELOETAPOWY raid szybowcowy czy normalne zawody, jakie odbywały się dotychczas? — oto pytanie, na które padają odpowiedzi w prowadzonej na łamach tygodnika „Skrzydła i Motor" dyskusji. Rzucony przez instruktora Górę projekt zorganizowania wieloetapowego raidu okrężnego, lubo w swych założeniach nie nowy, znalazł wśród szybowników zarówno zdeklarowanych przeciwników, jak i entuzjastów. Czemu to przypisać? Wystarczy przejrzeć kilka artykułów dyskusyjnych, by przekonać się, że rzucony projekt ma swoje dobre i złe strony. I teraz należałoby zastanowić się nad tym, które strony przeważają i w zależności od tego powziąć odpowiednią decyzję.

Koledzy zabierający głos przede mną omówili już zarówno blaski jak i cienie projektu instr. Góry. Dla niektórych ta, właściwie nie nowa koncepcja, to nawet krok w tył, inni natomiast odkrywają w niej nowe możliwości i wróżą wspaniałe perspektywy. Sedno sprawy leży jednak po środku.

Przeprowadzenie tego rodzaju zawodów w naszych warunkach napotyka jednak na wielkie trudności. Nowe światło na charakter przyszłych zawodów szybowcowych rzuca artykuł kol. T. Ruska. Projekt raidu międzynarodowego powinien zyskać wśród naszych szybowników głośny aplauz i echo w wypowiedziach następnych dyskutantów. Trudności natury technicznej niewątpliwie wywrą swój wpływ na rodzaj zawodów szybowcowych w przyszłym sezonie. I te właśnie trudności chyba spowodują, że w roku 1953 X Krajowe Zawody Szybowcowe zostaną przeprowadzone w niezmienionej formie. Najwyżej miejscem ich będzie Leszno, a nie jak dotychczas Kobylnica lub Inowrocław, o co zabiega w artykule swym i nie bez słuszności kol. Wojnar.

Ja ze swej strony chciałbym podzielić się z kolegami — szybownikami swoimi spostrzeżeniami i uwagami, jakie nasunęły mi się po przeczytaniu artykułów dyskusyjnych. Moim zdaniem, dotychczasowa forma zawodów była dobra i przy uwzględnieniu zmian w regulaminie w przyszłości może nadal doskonale spełniać swą sportową i wychowawczą rolę. Udział w zawodach powinni brać rzeczywiście najlepsi piloci, wyłonieni drogą eliminacji w okręgowych zawodach szybowcowych, oczywiście nie licząc pilotów wchodzących w skład naszej kadry narodowej. Pociągnie to za sobą konieczność przesunięcia terminu zawodów ogólnopolskich na lipiec, aby tym samym umożliwić aeroklubom przeprowadzenie wewnątrzklubowych eliminacji i regionalnych zawodów szybowcowych. W ten sposób udział w jubileuszowych X Krajowych Zawodach Szybowcowych brać będą rzeczywiście najlepsi piloci, wykazujący się aktualną wysoką formą.

Całkiem niezależnie, a nawet w terminie wcześniejszym mógłby być przeprowadzony międzynarodowy raid szybowcowy z udziałem szybowników zaprzyjaźnionych państw, a nawet z udziałem pilotów z krajów zachodnich. Oczywiście w takim wypadku ilość pilotów i maszyn z każdego państwa musiałaby być ograniczona do ilości np. dwóch maszyn holujących, czterech szybowców i ewentualnie jednej lub dwóch maszyn obsługi technicznej. Całkowicie zgadzam się ze zdaniem kol. T. Ruska, że bazą wylotową mogła by być doskonale Niemiecka Republika Demokratyczna, gdzie sport szybowcowy jest bardzo popularny, zaś przeloty odbywały by się w kierunku na wschód i poł.-wschód. Udział w zawodach reprezentantów dużej ilości państw, a przede wszystkim udział zawodników radzieckich zapewniłby wysoki poziom raidu i niewątpliwie przyniósł by nowe rekordy krajowe i światowe.

Z drugiej strony należałoby wprowadzić przepis mówiący, że zawodnicy startować mogą tylko na szybowcach krajowej produkcji. Pozwoli to na zorientowanie się w jakości sprzętu, którym dysponują poszczególne państwa i będzie doskonałym sprawdzianem wartości naszych „Much" czy „Jaskółek". W wypadku zrealizowania projektu kol. T. Ruska zniknęłyby granice długości przelotów i nie byłoby kwestii, gdyby warunki przelotowe na 500 a nawet 800 km zastały zawodników koło Lipska, Wrocławia czy Rzeszowa.

Dalsze, dodatnie aspekty tego przedsięwzięcia, to jeszcze większe zacieśnienie więzów braterstwa między pilotami zaprzyjaźnionych państw obozu pokoju i wykazanie wyższości ludowego szybownictwa ZSRR i państw demokracji ludowej nad elitarnym szybownictwem państw kapitalistycznych.

Przeprowadzenie X Krajowych Zawodów Szybowcowych jako wieloetapowego Tour de Pologne", moim zdaniem, nie znajduje

(c. d. na str. 809)

Andrzej Ziemiński z Aeroklubu Warszawskiego.

Przy swym młodym wieku (19 lat), przy krótkim stosunkowo stażu wyczynowym (od roku 1950), ma oprócz Złotej Odznaki z dwoma diamentami kilka ładnych pozycji w przelotach docelowych, docelowo-powrotnych i szybkościowych. W ubiegłym roku wykonał 1 000-kilometrowy raid w przelotach docelowych, przemierzył z powodzeniem docelowo-powrotną trasę Warszawa - Lublin - Warszawa (316 km), a podczas KZS w Inowrocławiu, w których zajął 14 miejsce, zwyciężył w konkurencji szybkościowego przelotu 100 km. W tym roku był przez miesiąc rekordzistą Polski w szybkości przelotu 100 km (88,5 km/godz), na KZS w Poznaniu zajął 7 miejsce i potwierdził swe walory szybkościowca, zdobywając 2 miejsce w konkurencji wyścigu po trasie trójkąta 100 km. Jego osiągnięcia kwalifikują go bezsprzecznie jako jednego z szybszych przelotowców w kraju.

Antoni Śmigiel z Aeroklubu Ostrowskiego.

Ma również dopiero 19 lat, ale już w 17 roku życia mógł się poszczycić posiadaniem Złotej Odznaki Szybowcowej. Był wtedy jednym z pięciu zaledwie, którzy w Polsce posiadali to odznaczenie. W tej chwili ma już przy swej odznace także dwa diamenty, a ważne jest, że wszystkie te wyczyny osiągnął własną cichą pracą w treningu klubowym. Nie na specjalnych obozach wyczynowych, a po prostu w klubie albo na trasach, które wychodziły z Ostrowia. Ma na swym koncie kilkanaście przelotów ponad 200 km, kilka przewyższeń ponad 3 000 m, a w roku bieżącym, atakując swój trzeci diament, przeleciał 476 km.

Henryk Zydorczak z Aeroklubu Ostrowskiego.

Dla uniknięcia pomyłek trzeba przede wszystkim wyjaśnić, że jest on bratem Romana Zydorczaka, który już figuruje w liście kandydatów. Największym walorem, kwalifikującym Henryka do listy kandydatów, jest moim zdaniem jego nieprawdopodobnie szybki postęp — od pierwszych szurów do wyczynów w skali krajowej. Zaledwie we wrześniu 50 roku przeszedł kurs ślizgowy, a dzisiaj ma Złotą Odznakę z dwoma diamentami. I to z nie byle jakimi diamentami, bo przelot 530 km, wykonany przez Henryka Zydorczaka w sierpniu br, jest najdłuższym ze wszystkich wykonanych u nas dotychczas po wojnie.

Wanda Zajączkowska z Aeroklubu Krakowskiego.

Wsławiła się debiutem wyczynowym dopiero na tegorocznych KZS w Poznaniu. Ponieważ jednak debiut ten obejmuje Złotą Odznakę (trzecią kobiecą w Polsce), diament za przelot docelowy ponad 300 km, krótkotrwały wprawdzie, ale jednak rekord krajowy kobiecego przelotu docelowego i kobiecy rekord krajowy szybkości przelotu na trasie 300 km, uważam, że nazwisko Zajączkowskiej powinno się znaleźć w liście kandydatów plebiscytu.

TADEUSZ REJNIAK

JESZCZE O REGIONALNYCH ZAWODACH SZYBOWCOWYCH W KIELCACH

Regionalne Zawody Szybowcowe o Puchar SIM-u, które odbyły się w sierpniu br. w Kielcach, miały już swe odzwierciedlenie w SIM-ie w postaci reportażu. Tym nie mniej pragnę i ja dorzucić swój głos na ich temat, jak również na temat realizacji zamierzeń Kieleckiego Aeroklubu LL.

Zgodnie z regulaminem Zawodów, do dnia 15 sierpnia 1952 r. na adres Komitetu Organizacyjnego wpłynęło 6 zgłoszeń zawodników z następujących Okręgów: 1. Białostockiego, 2. Łódzkiego, 3. Rzeszowskiego, 4. Warszawskiego, 5. Katowickiego i 6. Kieleckiego.

Spośród powyżej zgłoszonych nie przybył z niewiadomych powodów zawodnik Okręgu Białostockiego, a zatym w zawodach na ogólną liczbę 14 zaproszonych — wzięło udział tylko 5 Okręgów.

Za wyjątkiem Okręgu Krakowskiego, który odmówił przysłania zawodnika ze względu na rozpoczynający się VI Tydzień Lotnictwa, 8 Okręgów pominęło zaproszenie milczeniem. Wydaje się więc, że większa część Okręgów nie doceniła Regionalnych Zawodów Szybowcowych przy starcie za wyciągarką. Jak z tego wynika Okręgi te zapewne nie doceniają szkolenia za wyciągarką w Aeroklubach i Ośrodkach, co byłoby objawem niezdrowym, na co należy zwrócić baczną uwagę.

Kieleckie Regionalne Zawody Szybowcowe, pomimo niekorzystnych warunków atmosferycznych w jakich się odbywały, dały poważne osiągnięcia i wykazały, że starty za wyciągarką stosować można także do lotów wyczynowych, gdyż samo „zaczepienie" jako takie nie przedstawia najmniejszej trudności. Dobrze by było zatem, aby w przyszłych tego rodzaju zawodach brali udział reprezentanci wszystkich Okręgów. Przyczyni się to do: podniesienia kwalifikacji pilotażowych, przyzwyczajenia młodych pilotów do systematycznej pracy sportowej, porównania poziomu wyszkolenia poszczególnych pilotów, wzmożenia współzawodnictwa międzyokręgowego i wreszcie — wskazania najtańszego rodzaju startu do masowego wyczynu jakim jest dziś powszechnie stosowany start za wyciągarką.

O samym przebiegu zawodów i poszczególnych konkurencjach nie będę mówił, gdyż te były podane dość szczegółowo w nr 37 SIM-u. Odnośnie samej organizacji zawodów, która nie stanęła na wysokości zadania, należy stwierdzić, że ZOLL i Aeroklub Kielecki LL wyciągnęły z tego odpowiednie wnioski. Nie należy jednak zapominać, że była to pierwsza tego rodzaju impreza na terenie Kieleckiego Aeroklubu LL i to w czasie trwania skoszarowanego obozu treningowego, którego uczestnikami byli wszyscy piloci nie wyłączając uczestników podstawowego kursu silnikowego.

Ze względu na poważną ilość uczestników kursu, zawodników, osłonę zawodów i kadrę kursu — odczuwano częściowo brak sprzętu kwaterunkowego, który został dostarczony z opóźnieniem. Stąd właśnie wyszły niedociągnięcia organizacyjne zawodów.

Mówiąc ogólnie o organizacji zawodów i obozu trzeba stwierdzić z całą stanowczością, że pomimo pewnych niedociągnięć ZOLL Kielce i Aeroklub LL włożyły w zawody i obóz wiele wysiłku, czego nie wolno było pominąć nam milczeniem.

Na Program Regionalnych Zawodów Szybowcowych w Masłowie przewidywane były następujące konkurencje: 1. szybkościowe przeloty po trasie trójkąta o obwodzie 100 km; 2. przeloty docelowo-powrotne 100—200 km kombinowane z osiągami przewyższeń; 3. szybkościowe przeloty po trasie trójkąta o obwodzie 300 km; 4. loty wysokościowe — próby przewyższeń 3 000 m; 5. próby sprawności pilotażowej.

Nie wszystkie konkurencje dały się zrealizować, ze względu na niekorzystne warunki atmosferyczne, dlatego też w dniu zakończenia zawodów — 28 sierpnia br. piloci Kieleckiego Aeroklubu LL oświadczyli, że zawody te w Kieleckim Ośrodku nie są zakończone i będą trwały nadal.

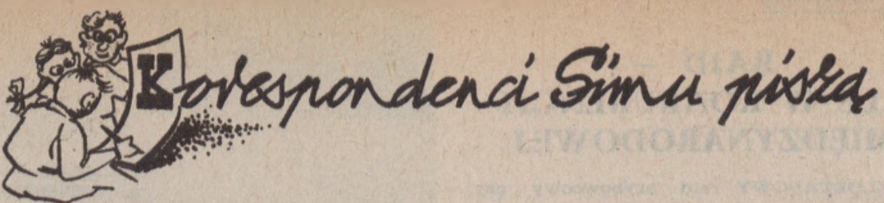
W dniu 16 września komunikat meteorologiczny potwierdził przewidywania kierownictwa i zdecydowano się na próbę przelotu docelowo-powrotnego po trasie Masłów — Oleśnica — Masłów. Na startujących trzech pilotów dwóch wykonało zadanie dnia: Włodzimierz Wojtecki i Henryk Kiełkowicz.

Pilot Zbigniew Illg w drodze powrotnej lądował w Rakowie. Dodać należy, że ze względu na niskie wypiętrzenie chmur w tym dniu — nie brano pod uwagę i nie punktowano uzyskanego przewyższenia. W zamian za to konkurencja ta była uważana jako przelot docelowo-powrotny z uwzględnieniem szybkości przelotowej, o czym piloci zostali uprzedzeni przed startem. W ten sposób do tabeli rekordów klubowych przybyła jeszcze jedna nowa konkurencja. Zwyciężył pilot Włodzimierz Wojtecki, który odległość 112 km przebył w czasie 2 godz. 30 min., mając lepszy czas od Kiełkowicza o 11 minut i osiągając szybkość przelotową 45 km/godz. Dalszy ciąg zawodów trwa — jako następna jest próba szybkościowego przelotu po trasie trójkąta o obwodzie 100 km. O wynikach będziemy meldować na łamach SIM-u.

Na zakończenie pragnę podziękować w imieniu ZOLL-u i Aeroklubu LL w Kielcach Redakcji SIM-u za poparcie Regionalnych Zawodów Szybowcowych i ufundowanie Pucharu dla zwycięzcy zawodów, jak również wyrazić uznanie i gorąco podziękować Zarządowi Okręgu LL i Aeroklubowi w Łodzi na okazaną pomoc w czasie zawodów przejawiającą się oddaniem na okres zawodów samolotu do holu wraz z pilotem i komisarzem sportowym.

Szczere słowa uznania za trafnie przewidywaną prognozę pogody w czasie zawodów składa kierownictwo, zawodnicy i piloci Kieleckiego Aeroklubu LL magistrowi Parczewskiemu i jego współpracownikowi.

Do zobaczenia na II Regionalnych Zawodach Szybowcowych w Masłowie przy starcie za wyciągarką, tym razem w miesiącu czerwcu 1953 roku! R. G.



W KATOWICACH ROZWIJA SIĘ SPORT SPADOCHRONOWY

W połowie października br. Oddział Miejski LL w Katowicach zorganizował trzeci z kolei kurs spadochronowy, na który zgłosiło się 108 kandydatów, w tym 20 dziewcząt.

Program kursu, oprócz tematów teoretycznych przewiduje również skoki z wieży oraz z samolotu.

Należy dodać, że kurs ten został zorganizowany w ramach zobowiązań Oddziału Miejskiego LL w Katowicach dla uczczenia wyborów do Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Krystyna Zając
Katowice

JAK MODELARZE Z CHORZOWA UCZCILI WYBORY

Lokal modelarni nr 315 w Chorzowie-Batorym znajdował się w jednym, ciasnym pomieszczeniu, przylegającym do dużej zniszczonej sali ze ścianami bez tynku i podłogi. Salę tę modelarze mogli otrzymać do swej dyspozycji, ale cóż robić w tak bardzo zrujnowanym lokalu.

W miarę napływu nowych członków do modelarni warunki nauki i pracy w jednym małym pokoiku stawały się coraz bardziej nieznośne. Cóż robić? — zastanawiali się modelarze. W takiej ciasnocie pracować dłużej nie można.

Wreszcie padła wspaniała myśl: Skończmy z narzekaniem i weźmiemy się do wyremontowania sali. Urządzimy w niej wspaniałą salę wykładową i świetlicę. Będzie to nasze zobowiązanie dla poparcia Programu Wyborczego Frontu Narodowego, uczczenia XIX Zjazdu WKP(b) i 35 rocznicy Rewolucji Październikowej.

Materiały budowlane zdobędziemy sposobem gospodarczym a wszystkie prace, jak tynkowanie ścian, malowanie, betonowanie podłogi, założenie instalacji elektrycznej — wykonamy sami!

Postanowienie przerodziło się w czyn. Chłopcy z wielkim zapałem przystąpili do roboty murarskiej. Dziś z dumą patrzą na dzieło swych rąk — otynkowane ściany, które nie tak dawno straszyły jeszcze czerwono-szarymi, brudnymi cegłami. Pozostało jeszcze pomalować je i wykończyć podłogę. Do końca listopada wszystko będzie gotowe. Z radością myślą modelarze o tym, że już w grudniu br. lotnicza młodzież Chorzowa otrzyma świetlicę, w której przyjemnie będzie mogła spędzić wolny czas, a sala wykładowa stworzy im dogodne warunki do pracy i nauki. Józef Zdrzałek

POKAZY MODELARSKIE W ZABRZU

Z okazji Zlotu Młodych Przodowników Ziem Odzyskanych, który odbył się 5 października br. w Zabrzu, Zarząd Okręgu Katowickiego LL zorganizował dla uczestników Zlotu i miejscowej ludności pokazy modeli latających na uwięzi oraz balonów.

Imprezę rozpoczął wzlot 15 kolorowych balonów. Widok ten wzudził wielki podziw wśród zebranych, czego dowodem były rzęsiste oklaski. Następnie modelarze województwa katowickiego zademonstrowali loty modeli na uwięzi własnej konstrukcji.

Wielkie zainteresowanie wzbudził model konstrukcji kol. Października, który popisywał się pięknym lotem akrobacyjnym. Młodzież z ciekawością śledziła przebieg pokazów i żywo dyskutowała o działaniu silniczka samozapłonowego oraz osiągnięciach młodych modelarzy.

Wielu młodych chłopców i dziewcząt po zapoznaniu się z pracą modelarzy postanowiło w najbliższym czasie zostać członkami Ligi Lotniczej i rozpocząć szkolenie.

W.K.

MŁODZIEŻ NAMYSŁOWA BUDUJE MODELE

Marzenia młodzieży Namysłowa nareszcie się spełniły. Przy Zasadniczej Szkole Zawodowej powstała pierwsza modelarnia lotnicza. Członkowie jej rozpoczęli zajęcia nakreślone programem wyszkolenia modelarskiego I-go stopnia.

Pierwsze wiadomości z dziedziny budowy modeli zdobyte przez uczestników kursu, wzbudziły w nich wielkie zainteresowanie nie tylko modelarstwem, ale w ogóle lotnictwem. Chęć zostania pilotami dodaje im bodźca do jeszcze lepszej nauki i pracy w modelarni.

Zenon Marcińczak
Namysłów

W BIELSKO-BIALSKIM ALL MŁODZI ROBOTNICY UCZĄ SIĘ LATAĆ

W ubiegłym miesiącu na lotnisku w Aleksandrowicach odbyło się uroczyste zakończenie kursu podstawowego pilotażu silnikowego, zorganizowanego przez Bielsko-Bialski Aeroklub Ligi Lotniczej. Kilkunastu młodych robotników fabryk bielskich zdało





egzamin z wyróżnieniem. Należy do nich między innymi młody tokarz Henryk Pytel, robotnik Bielskich Zakładów Urządzeń Technicznych Franciszek Jarczak, kierowca młodzieżowy PKS Karol Kocierz i Władysław Drożdż z Wytwórni Sprzętu Mechanicznego.

Obecnie rozpoczęty został nowy kurs obejmujący w pierwszym etapie teorię dla kandydatów na pilotów silnikowych, szybowcowych oraz dla skoczków spadochronowych. Kursy pilotażu odbywają się w godzinach przedpołudniowych i popołudniowych w zależności od pracy zawodowej członków danej grupy pilotażowej.

SPORT LOTNICZY MOŻNA UPRAWIAĆ BEZ ODRYWANIA SIĘ OD PRACY ZAWODOWEJ

W sprawie szkolenia przysłała do nas list kol. WANDA ADAMSKA z Poznania. Pisze ona, że jest uczennicą Technikum Pocztowego, po ukończeniu którego będzie musiała rozpocząć pracę w urzędzie pocztowym. Chciałaby jednak zostać pilotką szybowcową. Uważa jednak, że pracując nie będzie miała możliwości się szkolić. Prosi więc o radę, z czego ma zrezygnować — z nauki w Technikum, a tym samym z pracy w urzędzie pocztowym, czy też porzucić myśl o zostaniu pilotką.

Pamiętajcie, Koleżanko, o jednym: ukończenie szkolenia szybowcowego nie daje żadnego zawodu. Stwarza jedynie możliwości uprawiania tej dziedziny SPORTU. Jest to już jeden powód, z którego wynika, że z nauki zawodu rezygnować nie można. Dalszy argument, który przemawia za tym samym, to fakt, że na Waszą naukę państwo wyłożyło pewną sumę pieniędzy i w żadnym wypadku nie mogą one pójść na marne. A przecież przerwanie nauki równałoby się ze stratą Waszego czasu i państwowych pieniędzy, co w obecnej dobie wielkiego rozwoju naszej ojczyzny jest niedopuszczalne, gdyż zapotrzebowanie na wykwalifikowanych pracowników coraz bardziej wzrasta. A więc wszystko przemawia za tym, że szkołę powinniście ukończyć i stać się wartościowym pracownikiem we wskazanej placówce.

Nie znaczy to jednak, żeby porzucić myśl o szkoleniu lotniczym. Liga Lotnicza dążąc do umożliwienia jak najszerszym rzeszom młodzieży uprawianie sportu lotniczego, organizuje w roku przyszłym szkolenie w ten sposób, aby nie odrywać jej od pracy zawodowej i nauki. A więc szkolenie teoretyczne będzie odbywać się w miesiącach zimowych w godzinach popołudniowych, tak że nie będzie ono przeszkadzało w normalnym toku Waszych zajęć. Szkolenie praktyczne natomiast będziecie mogły ukończyć podczas wakacji lub urlopu.

Napływające ostatnio do redakcji listy od Czytelników SiM-u dotyczą przeważnie spraw związanych ze szkoleniem lotniczym. Zawierają one różne pytania, a nawet prośby o skierowanie do szkoły lotniczej.

W błędzie są ci, którzy sądzą, że wystarczy przysłać do redakcji list z prośbą o przyjęcie na kurs szybowcowy czy silnikowy, a redakcja skieruje go do odpowiedniej szkoły. Tak jednak nie jest. SIM może Wam, Czytelnicy, służyć jedynie radą i wskazówkami, w jaki sposób dostać się na szkolenie lotnicze.

A więc wszyscy ci, którzy chcą w przyszłym roku przejść szkolenie w pilotażu szybowcowym, silnikowym, lub ukończyć kurs skoczków spadochronowych czy pomocników mechaników lotniczych winni niezwłocznie złożyć podanie wraz z wymaganymi dokumentami w najbliższym Oddziale Powiatowym (Miejskim) Ligi Lotniczej lub ZMP.

Należy pamiętać, że podania na szkolenie lotnicze w roku 1953 przyjmowane są tylko do dnia 31 grudnia 1952 roku. Po tym terminie żadne prośby uwzględniane nie będą.

Kol. kol. **Barbarę Królikowską** z Nowego Dworu, **Elżbietę Wróblewską** z Lublina, **Joannę Kruk** z Zawiercia, **Tadeusza Gonera** z Katowic, **Zbigniewa Magota** z Górnowa Iławeckiego, **Józefa Bugajnego** z Dankowa Małego, **Feliksa Staniszka** z Otwocka Małego, **Stefana Dąbrowskiego** z Osięcin, **Kazimierza Przygodę** z Milanówka, **Bogdana Sontowskiego** ze Stargardu, **Franciszka Matejuka** z Pszczelnej Woli, **Jana Budka** z Wiechucic, **Aleksandra Iwaniuka** z Bielska Podlaskiego, **Mieczysława Żaczkiewicza** z Łodzi, **Piotra Kuźmę** ze Słupcy, **Mariana Mroziaka** z Łućmierza, **Felicjana Gołąbka** z Oświęcimia, **Stanisława Kobylczaka** z Grodziska Mazowieckiego, **Mirosława Siwonia** z Białej Podlaskiej, **Piotra Brzezickiego** z Nowej Soli, **Łucjana Gromczewskiego** z Warszawy, **Henryka Grzybkiewicza** z Kalwarii oraz **Józefa Trymczyłę** z Białegostoku, którzy nadesłali listy w sprawie szkolenia lotniczego, odsyłamy na str. 797 niniejszego numeru, gdzie znajdą interesujące ich informacje.

Kol. kol. **Władysław Dominikowski** z Nowego, chce również zostać lotnikiem. Ma jednak dopiero 14 lat. Zapytuje redakcję, czy mimo młodego wieku będzie mógł w przyszłym roku dostać się na kurs szybowcowy.

Nie, Kolego. Jesteście jeszcze za młodzi. Dwa lata, które dzielą Was jeszcze od rozpoczęcia szkolenia szybowcowego powinniście wykorzystać na szczegółowe zapoznanie się z lotnictwem. W tym celu winniście natychmiast zostać członkiem Ligi Lotniczej. Wówczas będziecie mieli możność zdobywania wiedzy lotniczej na Kursach Wstępnych Wiadomości Lotniczych, organizowanych przez wszystkie Koła LL oraz w modelarni, w której zapoznacie się z budową modeli i zasadami ich lotu. Ponadto zdobędziecie szereg podstawowych wiadomości, niezbędnych dla przyszłego pilota.

Podobnie jak kol. Dominikowski powinien postąpić kol. **Felicjan Faruń** z Oświęcimia. Dalsze Wasze pytania skierowaliśmy do lekarza lotniczego.

Kol. **Ignacy Baranowski** z Gdyni-Cisowej napisał do redakcji list w imieniu kolegów szkolnych, którzy podobnie jak on, otrzymują w bieżącym roku szkolnym świadectwo dojrzałości i pragną pójść do takiej szkoły lotniczej, po ukończeniu której otrzymaliby stopień oficera lotnictwa.

Oficerów lotnictwa szkolą Oficerskie i Techniczne Szkoły Wojsk Lotniczych. W sprawie warunków przyjęcia do jednej z nich zwróćcie się do najbliższej Wojskowej Komendy Rejonowej. Za pozdrowienia dziękujemy.

Kol. **Zygmunt Szczodrowski** z Tczewa. Sprawę Waszą radzimy przedstawić osobiście komendantowi właściwej Wojskowej Komendy Rejonowej. Zamówienie Wasze na egzemplarze SiM-u z br. przekazaliśmy Wydziałowi Propagandy ZGLL. Wkrótce je otrzymacie.

Kol. **Piotra Kuźmę** ze Słupcy prosimy o nadesłanie do redakcji posiadanych materiałów odnośnie szybowca „Orlik".

Kol. kol. **Stanisław Zyugier** z Sobocin, **Witold Lis** z Kluczborka, **Mieczysław Blaszczuk** z Zakopanego oraz **Herbert Solga** z Wiedowsi. **Komplety SiM-u i „Skrzydlatej Polski" z lat ubiegłych do roku 1950 włącznie są już wyczerpane. Jedynie rocznik 1951 oraz egzemplarze SiM-u z br. do nr 9 włącznie można nabyć w Wydziale Propagandy ZGLL w Warszawie, ul. Ogrodowa 65. Jeśli chodzi o dalsze numery SiM-u z br. tj. od 10-go, można je zamówić w Dziale Zbytu i Propagandy Wydawnictw Komunikacyjnych, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52.**

Kol. **Romana Trzeciak** z Zabrza. Dziękujemy za miły list i pozdrowienia. Do grona naszych korespondentów chętnie Was przyjmiemy. Czekamy na pierwsze wiadomości z życia Ligi Lotniczej na Waszym terenie.

Kol. **Benedykt Habkowski** ze Starogardu. Zobowiązania przedwyborcze nadesłaliście zbyt późno. Nie zamieścimy. Prosimy natomiast o meldunek stwierdzający wykonanie podjętego zobowiązania oraz o dalsze wiadomości ligowe z Waszego terenu.

Kol. kol. **Zenonowi Marcińczakowi** z Namysłowa, **Edwardowi Szargiewiczowi** z Żagania, **Krystynie Zając** z Katowic oraz **Stanisławowi Kiąbce** z Łodzi dziękujemy za nadesłane materiały. Czekamy na dalsze wiadomości. **(J. S.)**

Kol. **Władysław Weiner** z Płochocina skierował do Redakcji trzy pytania, z których pierwsze, dotyczące śmigła, nie jest niestety wyrażone zbyt jasno. Śmigła samolotów myśliwskich, podobnie jak zresztą i wszystkich innych samolotów z silnikami tłokowymi, osadzone są na końcówce wału korbowego, wystającej z silnika. Wał ten jest w silniku ułożyskowany bardzo starannie. Śmigło służy do zamiany mocy silnika, udzielanej w postaci momentu obrotowego, na ciąg poruszający samolot do przodu.

Sposób proponowany zapłonu modelarskiego silnika pulsacyjnego, w którym nie ma elektrycznej świecy zapłonowej, jest możliwy do zrealizowania. Dużo prostsze jest jednak zapalanie silnika pulsacyjnego wprost od płomienia zapałki przytkniętej do wylotu rury uruchamianego silnika. Z zapałki płomień przeniesie się do wnętrza komory spalania R.W.



RAID ALE W KONKURENCJI MIĘDZYNARODOWEJ

(Dokończenie ze str. 807)

podstaw do realizacji. Nawet projekt kol. Ziemińskiego wytyczający trasę raidu: Lębork, Lisie Kąty, Inowrocław, Kobylnica, Kielce ewentualnie Medyka koło Przemyśla nie wnosi nic nowego do dotychczasowych koncepcji, albowiem z tych pięciu etapów tylko ostatni zasługuje na uwagę. Co natomiast dają krótkie przeloty, nawet jako szybkościówki? Ostatecznie, o ile będą warunki na wykonanie przelotu Lębork — Lisie Kąty, to niewątpliwie w tym samym dniu można będzie zalecieć do Inowrocławia czy nawet Kobylnicy, a tam i tak trzeba będzie czekać na warunki pięćsetkowe, wolny czas wykorzystując na przeloty docelowo-powrotne i po trasie trójkątnej. Taki „raid" niewiele różniłby się od dotychczasowych KŻS.

Reasumując: dotychczasową formę Krajowych Zawodów Szybowcowych uznaję za wystarczająco dobrą, aby zachować ją nadal, ewentualnie wprowadzić małe poprawki przede wszystkim w regulaminie. Natomiast projekt zorganizowania wieloetapowego raidu szybowcowego uznać należy za realny w wypadku przeprowadzenia go w konkurencji międzynarodowej i na trasie kilku państw (kosztami można by obciążyć kraje biorące udział w raidzie). Dyskusja nadal trwa. Dalsze wypowiedzi pilotów i instruktorów rzucą niewątpliwie jasne światło na problem przyszłych Krajowych Zawodów Szybowcowych i ewentualnego międzynarodowego raidu szybowcowego pod hasłem przyjaźni i braterstwa narodów.

MAREK PAWLUK, pil. szyb



Alina i Czesław Centkiewiczowie — „Na podbój Arktyki". Wyd. „Książka i Wiedza", 1952 r. Stron 308. Cena 17,50 złotych.

Poszczególne rozdziały tej interesującej książki przedstawiają na przestrzeni wieków historię walk człowieka z surowymi warunkami dalekiej Północy. Zawarte w książce opisy bohaterskich lotów nad Arktyką napewno zainteresują wszystkich miłośników lotnictwa.

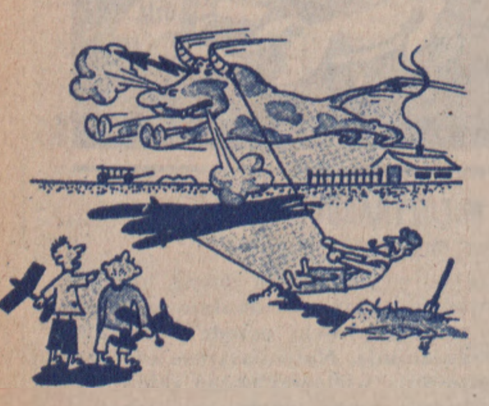
Okres powietrznego ujarzmiania krainy wiecznych lodów, rozpoczęty opisem lotu balonu kulistego, który w dniu 11 lipca 1897 r. z załogą: Andree, Strinberg i Fraenkel wystartował na podbój bieguna północnego, autorzy kończą słowami:

„Mimo tragicznego losu wyprawy wysiłek ludzki nie poszedł na marne. Niezachwiana wiara Andree'go w naukę i technikę została wielokrotnie potwierdzona przez późniejsze wspaniałe wynalazki i odkrycia. Prymitywne środki, za pomocą których pragnął dotrzeć do bieguna, uległy szybko potężnym przemianom. Człowiek opanował powietrze, ponosząc przy tym nie jedną ofiarę do chwili, gdy postęp techniki i wspaniały zbiorowy wysiłek nie zapewniły mu całkowitego zwycięstwa. Śmiałe zamiary i marzenia Andreégo zostały w pełni zrealizowane w czterdzieści lat później, w chwili gdy wyprawa Papanina drogą powietrzną dotarła do bieguna przeprowadzając tam badania naukowe, o których Andreé marzył daremnie."

Książka mówi o lotach polarnych w radzieckiej Arktyce, które były bogatym rozdziałem historii badań podbiegunowych. Czytamy w niej o lotach Czkałowa, Gromowa, Lewoniewskiego i innych znanych pilotów radzieckich, którzy w dużej mierze przyczynili się do tego, że Arktyka przestała być krainą grozy i ciemności. Dzięki bohaterskim wysiłkom tych ludzi człowiek przebywa obecnie w krainach podbiegunowych z pełnym zapasem wiedzy, żyje tam i pracuje dla wykorzystania bogactw naturalnych tych obszarów.

Książka „Na podbój Arktyki" zawiera 42 ilustracje oraz 34 mapy i wykresy, które są dobrym uzupełnieniem treści poszczególnych ciekawych rozdziałów.

S. M.



Humor „na uwięzi" wg „Leteckiego Modelara"

ZUCHWAŁY START

SZANOWNA REDAKCJO!

Od dawna jestem czytelnikiem SiM-u i każdy jego numer biorę do ręki z niezmienną ciekawością. Zżyłem się z tym pismem dość silnie, to też jako stary przyjaciel pozwolę sobie zabrać głos w sprawie, która wymaga moim zdaniem ostrej krytyki. Ponieważ przyjaźń polega, między innymi, na zupełnie otwartym wytknięciu i skrytykowaniu popełnionych błędów, więc proszę Cię, Redakcjo, przyjm parę gorzkich słów od przyjaciela.

Po pierwsze zapytuję, czym kierowaliście się, Koledzy redaktorzy, zamieszczając w numerach 40, 41 i 42 SiM-u z br. tak zwane (bo inaczej tego naśladownictwa „comics'ów" potraktować nie można) „rysunkowe opowiadanie" Bohdana Arcta? Czy miało to może być specjalną formą wychowawczego wpływu na młodzież interesującą się lotnictwem? A może chcieliście w ten sposób podkreślić swe nieustanne starania o wynalezienie „czegoś interesującego", czegoś co by „chwyciło" młodego czytelnika i zwróciło w większym stopniu jego uwagę na sprawy lotnictwa (któremu służy SiM)?

Smutne, ale spudłowaliście haniebnie. Nie jestem fachowcem od oceny tego rodzaju „twórczości" jaką ujrzałem na ostatnich stronach wymienionych numerów SiM-u, ale jako zwykły, jeden z tysięcy czytelników SiM-u, oceniam „Zuchwały start" bardzo nisko.

Weźmy się do tej sprawy od strony zasadniczej — celowości drukowania takiego „Zuchwałego startu". Minęłaś tu się zupełnie z celem, Szanowna Redakcjo. Taka forma podawania wiadomości młodemu czytelnikowi, o czym pewnie zapomniałaś, jest nie tylko dla niego nieprzyjemna, ciężko strawna i mocno naiwna (jeśli nie wyrzec — ogłupiająca), ale *wręcz obca*. To się tyczy w ogóle tej formy publikacji, nie mających zastosowania w naszych polskich wydawnictwach.

Gdy spróbować rozpatrzyć rzecz indywidualnie, tzn. akurat „Zuchwały start" wraz z mającymi go ilustrować rysunkami i tekstem, to i w tym wypadku godną podziwu była decyzja redakcji. Czy wyście nie mieli oczu, Koledzy?

Sądzę, że przemówię tu nie tylko w moim imieniu, gdy stwierdzę: rysunki są bardzo mało pociągające. Sprawiają one w kilku miejscach wręcz odpychające wrażenie swoim brakiem artystycznej formy i niezdarną techniką wykonawstwa. Może ja się nie znam na tyle, żeby ocenić jaki jest to rodzaj rysunku, ale nie mogę się powstrzymać od zakwalifikowania ich jako bardzo mało ciekawych i brzydkich.

O tekście — wolę się dłużej nie rozwodzić. Jest to wołający o pomstę stek niesamowitych, różnego formatu bzdur, skleconych prawdopodobnie pospiesznie z jakiegoś większego „utworu". Istna dżungla nieprawdziwych, naiwnych sytuacji, zaprawionych sosem tzw. „przygody" i chybionej sensacji. W wyniku — tandeta, robiąca fatalne wrażenie.

Należy doprawdy dziwić się, że rzecz tego rodzaju mógł napisać autor dobrego i ciekawego „Lotu o świcie"! Świadczy to o jakimś niepojętym spadku jego formy literackiej. A redakcji również należy się dziwić, że — wydrukowała.

A więc — życzę na przyszłość Redakcji, aby bardziej krytycznie podchodziła do oferowanych jej do druku materiałów. Zawsze szukajcie nowych pomysłów, nowej ciekawej formy upowszechnienia wiadomości z dziedziny tak pięknej jak lotnictwo, ale miejcie oczy szeroko otwarte, umiejcie odróżnić rzeczy piękne... od nieudanych, niewychowawczych i przez to szkodliwych, jak „Zuchwały start".

Wiem, że macie dużo pracy, Koledzy, że wykonujecie dla naszego ludowego lotnictwa dużo dobrej roboty, dlatego też życzę Wam, żebyście jeszcze podnieśli styl waszej pracy. Na pewno potraficie, omijając z daleka właśnie „Zuchwałe starty". Przyjmijcie me słowa po przyjacielsku.

Pozdrawiam cały zespół redaktorski.

J. Z.

(nazwisko znane redakcji)

List naszego Czytelnika drukujemy w całości, traktując go jako rzeczową, słuszną krytykę fałszywego kroku redakcji, którym było zamieszczenie w SiM-e „Zuchwałego startu". Redakcja zgadza się ze zdaniem kol. J. Z., że tego rodzaju forma publikacji jest niewłaściwa, a w wypadku „Zuchwałego startu" — niewychowawcza i tym samym nie powinna mieć zastosowania na łamach SiM-u.

...i jego smutny koniec

TYGODNIK ILUSTROWANY LIGI LOTNICZEJ

Adres redakcji: Warszawa, ul. Ogrodowa 65. Telefony: 62148; 73601; 87665. Wewnętrzny 8. Wszelkie reklamacje dotyczące prenumeraty należy kierować bezpośrednio do urzędu pocztowego względnie listonoszy, t. j. w miejscu zamawiania prenumeraty.

REDAGUJE ZESPÓŁ

Opracowanie graficzne JANUSZ WOJCIECHOWSKI

Wydawca: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Warunki prenumeraty: miesięcznie — zł 2,40; kwartalnie — zł 7,20; półrocznie — zł 14,40; rocznie — zł 28,80. Zaprenumerować można u listonoszy i w urzędach pocztowych wpłacając pieniądze do 15 każdego miesiąca na miesiąc następny i dalsze.

Zakł. Graf. i Wydawn. Dom Słowa Polskiego. Zam. 4766. 3B-36587